

URBANITÉ

Revue de l'Ordre des urbanistes du Québec

11,25 \$
Printemps 2012

Milieus accessibles





URBANISME ET AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

ARCHITECTURE DE PAYSAGE

DESIGN URBAIN

PLANIFICATION STRATÉGIQUE

DÉVELOPPEMENT DURABLE

ENVIRONNEMENT

RÉCRÉOTOURISME

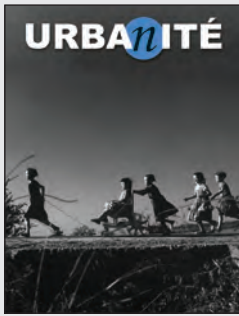
PLANIFICATION DES TRANSPORTS

info@plania.com

PLANIA.COM

MONTRÉAL QUÉBEC SAGUENAY OTTAWA GATINEAU

MARIE-JOSÉE ALLIE
DOLLY ANAYA
ANDRÉ ARATA
MAUDE BARABÉ
VÉRONIQUE BEAUDOIN
MARIE-CLAUDE BÉGIN
AMÉLIE BERGERON
ALAIN BILODEAU
STÉPHANE BILODEAU
VIRGINIE BOULAY
MICHELINE BOULET
ANDRÉ BRODEUR
EMMANUELLE BRODEUR
KATHERINE BRUNET
SIMON CANTIN
JONATHAN CASAUBON
KARINA CHAOU
ARTUR CHOJNACKI
LAURENCE CLAIR
LAURENT COMTOIS
CHRISTIAN CÔTÉ
CHANTAL DÉRY
RICHARD DION
BENOIT DUCHARME
SERGE FILION
MARIE-ÈVE GARON
DANIEL GAUTHIER
ELENA GELFUSA
PIERRE GOYER
ISABELLE LACASSE
RENÉE LAFLAMME
JULIE LAKIS
LUCIE LARAMÉE
PAUL LECAVALIER
AURÉLIE LÉPINOUX
CATHERINE MARCHAND
GENEVIÈVE MARQUIS
NATHALIE MARTIN
ANDRÉ MOREAU
ALEXANDRE PARENT
GÉRALD PAU
MÉLANIE PELCHAT
SÉBASTIEN PINARD
SERGE POITRAS
CÉDRIC PROULX
MARINA RIVERA
VIANNEY ROSS
JACQUES ROUSSEAU
LOUISE ST-DENIS
GILLES STE-CROIX
BRIGITTE SYLVAIN
ANDRÉ TURCOT
MARC-ANTOINE VALLÉE
MARIE-HÉLÈNE VALLÉE
JEAN-FRANÇOIS VIENS
LISE WOODS



URBANITÉ

La revue *Urbanité*

Tirage : 2 500 exemplaires

Distribution

Membres de l'OUQ – 1011 • Abonnés et autres – 1489

Mission

PROMOUVOIR l'urbanisme et les urbanistes;
INFORMER les lecteurs sur les divers sujets relatifs à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme;
FORMER sur une base continue, les professionnels de l'aménagement du territoire.

Comité éditorial

Pascal Lacasse, coprésident – Serge Vaugeois, coprésident
 François Goulet – Paul Arsenault – Jacques Trudel

Collaborateurs

Marie-Soleil Brosseau – Mathieu Carrier
 Jonathan Denis-Jacob – Sarah-Maude Guindon
 Charlotte Horny – Laurent Lussier – Joël Thibert
 Pénélope Darcy – Catherine Vandermeulen – Renée Veillette

Conception graphique

Lucie Laverdure – L'Infographe enr.

Révision et correction

Jean-Paul Gagnon et Alexandre Drolet

Publicité

Communications Publi-Services Inc.
 Dominic Roberge, conseiller publicitaire
 droberge@cpsmedia.ca | 450 227-8414, poste 312
 www.cpsmedia.com

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 (en date du 31 mars 2012) :

Robert Chicoine, président
 Robert Cooke, vice-président
 Donald Bonsant, trésorier
 Louise Audet, administratrice
 Mathieu Bélanger, administrateur
 Marie-Josée Casaubon, administratrice
 Raphaël Fischler, administrateur
 Florent Gagné, administrateur nommé
 Richard Martel, administrateur nommé

Permanence :

Claude Beaulac, directeur général
 Odette Michaud, adjointe à la direction et secrétaire de l'Ordre
 Nathalie Corso, coordonnatrice, admission et qualité
 Geneviève Masson, chargée des communications
 Geneviève Ballard, secrétaire-réceptionniste

Adresse :

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



Ordre des
Urbanistes du
Québec

SOMMAIRE

4	Mot du président	44	En pratique
5	Actualités	46	Tendance
10	Coup d'œil municipal	48	Regards sur le passé
13	Coup d'œil international	53	Nouvelles de l'Ordre
38	Chronique juridique	58	Calendrier
41	Observatoire municipal		

Milieus accessibles

- 15 Milieux accessibles
- 16 Comment mieux répondre aux besoins de tous les citoyens
- 19 La rue complète
L'accessibilité universelle qui fait du chemin
- 22 Une loi pour une société plus inclusive
- 25 L'action municipale pour des milieux de vie accessibles
- 27 Au cœur de l'action de Victoriaville
La politique d'accessibilité universelle
- 29 Un engagement de la Ville de Matane
La production d'un plan d'action annuel
- 31 L'accessibilité universelle à Québec
Un guide pratique visant une approche inclusive
- 33 L'accessibilité à Laval
Le rôle clé du comité consultatif conjoint
- 35 Selon des élues concernées, Montréal entend intensifier son action
De l'accessibilité des immeubles municipaux au design urbain
- 37 Milieux accessibles
Guides et liens utiles



Un bilan positif!

Après six ans à la présidence de notre Ordre, le temps est venu pour moi de laisser la place à un autre qui pourra poursuivre le bon travail entamé par le conseil d'administration et la direction générale. Je quitte non pas par manque d'intérêt mais plutôt par manque de temps pour occuper pleinement un tel rôle à la hauteur de mes standards de performance.

On se rappellera que ma venue à la présidence s'est faite subitement et de façon inattendue dans un contexte de réorganisation de la permanence permettant la nomination d'un directeur général, en occurrence Claude Beaulac, qui laissait la présidence.

C'est donc dans ce contexte que j'ai entrepris mon premier mandat, qui a mené à la création d'une équipe plus équilibrée et plus solide. Je m'étais fixé comme principaux objectifs :

- de promouvoir davantage la profession;
- d'augmenter la visibilité de l'Ordre;
- de rendre l'Ordre plus proche de ses membres.

Je suis très fier du travail accompli pendant cette période, fier d'avoir formé une véritable équipe avec le conseil d'administration et la direction. J'ai le sentiment du devoir accompli et d'avoir collaboré à la mise en place d'une base solide tant au niveau de l'organisation qu'au niveau du fonctionnement et d'avoir contribué au rayonnement de la profession.

De nombreux dossiers, événements ou actions au cours de ma présidence ont été réalisés :

- L'organisation, à titre de co-président, des États généraux sur l'Urbanisme et l'Aménagement du territoire;
- La mise sur pied de la cérémonie de remise des permis de pratique aux nouveaux membres;
- L'instauration du prix Jean-Paul-L'Allier, remis dans le cadre de la Journée mondiale de l'urbanisme);
- La relance du processus de nomination de membres émérites;
- La signature de l'entente sur la mobilité de la main-d'œuvre avec la France;
- Le développement du partenariat avec l'Institut Canadien des Urbanistes (ICU) concernant les standards;
- La mise sur pied du comité sur le Développement Durable, la rédaction et la

diffusion de la « Déclaration de l'Ordre des urbanistes du Québec en vue d'un aménagement du territoire intégrant le développement durable »;

- La mise sur pied du comité consultatif sur les lois et règlements et la tenue de six chantiers de travail sur la révision de la LAU;
- La présentation du mémoire sur l'avant-projet de loi sur l'aménagement durable du territoire et de l'urbanisme en commission parlementaire;
- L'ajout au sein du conseil d'administration d'un représentant des sages et du président des membres émérites;
- La tenue de congrès annuels autonomes ou en partenariat avec l'ICU à Montréal et à Québec;
- La participation à la mise sur pied de Mission Design;
- L'obtention de la candidature de l'International Federation of Housing and Planning (IFHP) dans le cadre du Congrès Montréal 2017 organisé par Mission Design;
- La participation à la nouvelle image de la revue Urbanité;
- La mise sur pied d'un comité conjoint – Ville de Montréal et l'OUQ;
- La création de liens avec nos partenaires professionnels, AARQ, AUAMQ et AQU.

De plus, un vaste exercice de planification stratégique 2013-2018 de l'OUQ vient d'être entamé. Cet exercice permettra d'identifier les nouveaux enjeux auxquels les urbanistes feront face dans l'avenir et surtout de positionner l'ordre ainsi que notre profession pour l'avenir. Une révision des politiques de gouvernance a également été entreprise récemment afin d'améliorer notre performance administrative par une meilleure coordination des efforts de chacun aux succès de l'OUQ.

Je constate que notre implication au sein de divers groupes de travail et organismes porte fruit, que notre profession est beaucoup plus reconnue et que l'apport professionnel des urbanistes occupe de plus en plus de place sur la scène publique.

Mais ce que je constate surtout, c'est que la plus grande force de notre profession est cette passion qui anime chacun de nous.

Nous avons beaucoup progressé mais il reste encore beaucoup de chemin à faire avant que notre profession soit reconnue à sa juste valeur. Or cette reconnaissance passe nécessairement par les réalisations, les agissements et les actions quotidiennes de chacun de nous.

Il faudra dans l'avenir faire des choix judicieux car nous ne pouvons être partout à la fois et nous associer à toutes les causes aussi louables qu'elles soient. Il est nécessaire d'identifier clairement les enjeux qui nous guettent et ainsi mettre de l'énergie aux bons endroits. L'OUQ a déjà statué sur l'importance d'obtenir des actes réservés, il est donc essentiel de mettre tous les efforts nécessaires afin de régler définitivement ce dossier et ce, dans l'intérêt d'une plus grande protection du public.

À l'aube du 50^e Anniversaire de la fondation de l'Ordre, en lien et avec l'appui de nos partenaires des autres ordres ou associations professionnelles, nous devons travailler pour une plus grande reconnaissance professionnelle en faisant comprendre l'apport unique de la profession d'urbaniste au bien-être de la population québécoise.

J'aimerais finalement remercier tous et chacun de vous pour votre support et votre précieuse collaboration, tant les membres du conseil d'administration, le directeur général, l'ensemble du personnel de la permanence qui ont favorisé un esprit de travail sain et productif, que les collaborateurs, les membres de comité et l'ensemble des membres.

Je suis fier d'avoir pu être votre représentant officiel pendant les six dernières années. Cela m'a permis d'apprécier davantage notre belle et unique profession et de réaliser toute l'importance de notre engagement professionnel. ■

*Le président,
Robert Chicoine, urbaniste*

Vers un nouvel aménagement des pouvoirs municipaux en matière de développement minier au Québec

Alexandre Desjardins

Au printemps 2011, le ministre délégué aux Ressources naturelles et à la Faune, M. Serge Simard, a présenté à l'Assemblée nationale du Québec le projet de loi 14, nommé *Loi sur la mise en valeur des ressources minérales dans le respect des principes de développement durable* (ci-après P.L. 14). Dans le cadre de cette initiative législative, qui vise à réformer la pièce maîtresse du droit minier québécois, il est notamment proposé de donner des pouvoirs accrus aux municipalités en matière d'aménagement du territoire.

Rappelons que selon le régime actuel, l'article 246 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* limite substantiellement le droit de regard des municipalités sur l'attribution et l'exercice des droits miniers sur leur territoire. Le zonage municipal n'est tout simplement pas opposable aux opérateurs miniers.

L'article 91 du P.L. 14 propose de modifier cette situation, et de soustraire les « périmètres d'urbanisation », les « secteurs résidentiels incompatibles avec l'activité minière », et les « secteurs à vocation récréotouristique ou de villégiature au sens de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme » aux opérations minières. Si une industrie souhaite effectuer des travaux miniers dans ces zones, l'autorisation de la municipalité locale sera nécessaire.

Ce nouveau régime prévoit néanmoins une autre voie pour qu'un opérateur minier puisse mettre en valeur ses titres miniers. Il est en effet prévu un mécanisme par lequel les municipalités régionales de comté (MRC) peuvent s'adresser au ministre des Ressources naturelles afin que tout ou une partie du territoire visé par l'interdiction de droits miniers soit de nouveau disponible aux opérations minières. Le ministre devra alors prendre sa décision en tenant compte des éléments prévus dans la loi, qui concernent des impératifs économiques.

Ces dispositions ont fait l'objet de nombreux commentaires et critiques à l'occasion de l'étude du P.L. 14 en commission parlementaire. Certains, provenant surtout de l'industrie minière, y voyaient une sérieuse menace aux investissements de prospection et d'exploration déjà effectués. En effet, en cas d'achoppement des négociations avec les municipalités locales et de refus de la MRC ou du Ministre d'intervenir, une compagnie pourrait perdre ses investissements, qui peuvent être de l'ordre de plusieurs millions de dollars.

En réponse, le ministre Serge Simard a déposé en novembre 2011 un certain nombre d'amendements au projet de loi. Parmi ceux-ci, deux concernent directement les nouvelles dispositions en matière d'aménagement, prévues dans le P.L. 14.

Tout d'abord, il est proposé d'attribuer aux MRC le pouvoir de soustraire, à leur propre initiative et pour une période de 20 ans, un secteur résidentiel ou un secteur à vocation récréotouristique ou de villégiature, à l'activité minière. Ensuite, dans l'éventualité où une compagnie se voit dépouillée de ses investissements, celle-ci pourrait obtenir une indemnité pour les travaux déjà réalisés, mais sous peine de perdre son titre minier. On peut donc croire que le gouvernement semble donc avoir écouté les intervenants qui craignaient de perdre certains de leurs

investissements en territoire québécois. Selon le Ministre, le remboursement des travaux effectués pourrait correspondre, dans le pire des cas, à un montant de plus de 60 millions de dollars.

Quant à l'autre amendement, on peut penser que l'octroi du pouvoir de soustraction aux MRC va dans le sens de la subsidiarité (une délégation plus appropriée des lieux de décision) qui est d'ailleurs l'un des principes de la *Loi sur le développement durable*. La question de savoir si le P.L. 14 est réellement garant d'un développement durable des ressources minérales reste toutefois ouverte.

Il reste maintenant à voir quel sort sera ultimement réservé à ce projet de loi et, le cas échéant, quel sera le véritable effet de ces amendements sur l'aménagement du territoire dans les zones urbanisées à potentiel minier. Avec de surcroît un projet de loi sur les hydrocarbures en préparation et un projet de loi sur l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme sur la table, les prochains mois s'annoncent pour le moins tumultueux dans les secteurs de l'aménagement du territoire et du droit minier au Québec. ■

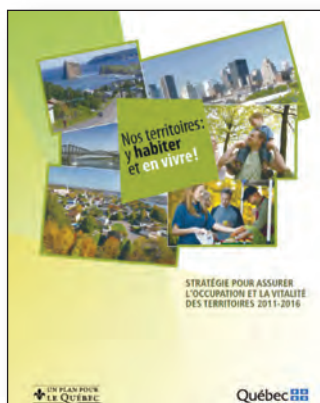
Alexandre Desjardins, LL.M., est administrateur du Centre québécois du droit de l'environnement (CQDE).



Dévoilement du projet de loi pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires

Le ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, monsieur Laurent Lessard, a dévoilé le 10 novembre 2011 la Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016 ainsi que le projet de loi-cadre qui l'accompagne.

ACTUALITÉS



La Stratégie comprend quatre grandes orientations pour guider l'action du gouvernement et celle des municipalités, des municipalités régionales de comté, des conférences régionales des élus, des communautés métropolitaines, des communautés autochtones et des autres acteurs socioéconomiques.

1. **Agir pour mieux habiter les territoires** traite notamment du développement d'un sentiment de fierté et d'appartenance, de la disponibilité de services de proximité et d'Internet à haute vitesse, de la mise en valeur du patrimoine, des conditions d'habitation et des milieux de vie, de l'accueil de nouvelles populations, de la qualité des relations interculturelles et des relations avec les autochtones, des transports durables et de l'écoresponsabilité.
2. **Agir pour vivre de nos territoires** couvre la compétitivité des entreprises, la promotion de l'entrepreneuriat privé et collectif, la modernisation de notre structure industrielle, la disponibilité de la main-d'œuvre et le soutien aux territoires à revitaliser.
3. **Agir en synergie** vise à ce que l'action des collectivités locales, supralocales, régionales et métropolitaines ainsi que l'action gouvernementale se renforcent mutuellement.
4. **Relever les défis propres à la région métropolitaine de Montréal** en insufflant un nouveau dynamisme de concertation.

La Stratégie est assortie d'un document d'accompagnement qui présente plus de 160 actions concrètes provenant de 23 ministères et organismes pour soutenir l'occupation et la vitalité des territoires entre 2011 et 2013.

Par ailleurs, avec le projet de loi, le gouvernement propose à l'Assemblée nationale d'accorder un caractère permanent à la Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires, laquelle serait obligatoirement suivie, évaluée et, à son terme, renouvelée. De plus, le projet de loi vise à amener les ministères et organismes publics concernés à adapter leurs actions pour mieux servir les collectivités des différents territoires du Québec.

Pour en savoir davantage sur la Stratégie et le Projet de loi www.mamrot.gouv.qc.ca

<p>Bois-Franc, Montréal</p>	<p>Place du Carillon, Laval</p>	<p>AMÉNAGEMENT DURABLE DU TERRITOIRE ARCHITECTURE DE PAYSAGE DESIGN URBAIN DÉVELOPPEMENT IMMOBILIER ENVIRONNEMENT PLANIFICATION DU TERRITOIRE PLANIFICATION STRATÉGIQUE TOURISME URBANISME ET RÉGLEMENTATION</p>
<p>District Griffin, Montréal</p>	<p>Rivière Saint-Charles, Québec</p>	<p>GROUPE IBI DAA</p> <p>groupeibidaa.com 514 954 5300</p>

Le rapport de recherche *La ville de demain*

Pierre Blais, urbaniste

Ce rapport de recherche sur la ville de demain, réalisé par l'urbaniste Catherine Marchand pour le compte du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, a pour but premier d'alimenter la réflexion quant à l'application des principes du développement durable à l'échelle du territoire. Ce rapport comporte quatre volets distincts mais complémentaires :



1. Un cadre de référence de la ville de demain, une ville durable;
2. Un cadre conceptuel pour aménager et développer le territoire de façon durable et intégrée;
3. Des outils d'autoévaluation du développement durable à l'échelle de la ville et du quartier;
4. Des exemples de démarches de développement durable mises en œuvre par des villes canadiennes et états-uniennes.

Depuis l'adoption du plan Action 21 au Sommet de Rio en 1992, les gouvernements, surtout européens, et certaines associations nationales ou internationales de municipalités ont réalisé des exercices visant à se doter d'une vision de la ville ou de la municipalité durable. À partir d'une description et d'une analyse des résultats de ces exercices, la première partie du rapport propose une vision pour la municipalité de demain, une municipalité écoresponsable, qui répond aux principes de la Loi sur le développement durable. Cette vision se compose d'un énoncé et d'un ensemble de huit caractéristiques ou qualités recherchées et elle s'accompagne d'objectifs à poursuivre pour que cette vision se matérialise.

L'une des trois orientations prioritaires de la Stratégie gouvernementale de développement durable concerne spécifiquement le territoire et se formule ainsi : « Aménager et développer le territoire de façon durable et intégrée ». Le cadre conceptuel proposé dans la deuxième partie du rapport s'applique à traduire cette orientation en l'associant à la vision, aux caractéristiques recherchées et aux objectifs proposés dans la première partie pour la municipalité de demain. Pour ce faire, sur la base d'une revue de la littérature,

le rapport suggère dix conditions générales d'aménagement à considérer pour faire émerger une municipalité écoresponsable sur le plan de l'aménagement du territoire. Il énonce également un ensemble de mesures pouvant permettre de concrétiser la vision de la municipalité écoresponsable quant à l'environnement naturel et bâti. Il propose en outre diverses mesures complémentaires touchant le développement social, le développement économique et la gouvernance.

La troisième partie du rapport comprend une description d'un ensemble d'outils d'autoévaluation du développement durable à l'échelle d'une collectivité. La recherche documentaire a amené à sélectionner onze outils, dont huit concernent le développement durable comme tel et trois spécifiquement associés à la « croissance intelligente » (smart growth).

Finalement, la quatrième partie du rapport présente 28 cas de municipalités ayant mené des démarches de développement durable dans cinq provinces canadiennes et dans cinq états américains. Il s'agit de municipalités de tailles et de types de milieux diversifiés. Par ailleurs, puisque les politiques émanant des gouvernements supérieurs influencent l'action des municipalités, la description des cas est précédée de celle de l'encadrement des lois et politiques gouvernementales. Précisons qu'en plus d'offrir une diversité de cas, les municipalités sélectionnées l'ont été parmi celles primées par des associations ou gouvernements. Chaque exemple comprend donc une description du cadre gouvernemental concernant le développement durable, le contexte des municipalités concernées et les réalisations de celles-ci.

www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/observatoire_municipal/etudes_donnees_statistiques/ville_de_demain.pdf

Pour vos
assurances auto,
habitation
et entreprise,
mieux vaut être
à la bonne place.



DEMANDEZ UNE SOUMISSION
1 888 476-8737

lapersonnelle.com/uqtr



Ordre
des Urbanistes
du Québec



laPersonnelle

Assureur de groupe auto, habitation
et entreprise

La bonne combinaison.

**Un partenariat qui vous
offre des tarifs préférentiels,
ainsi que des protections
et un service personnalisés.**

Certaines conditions s'appliquent.

Le nouveau guide de bonnes pratiques

L'urbanisme durable : Enjeux, pratiques et outils d'intervention

Pierre Blais, urbaniste

Ce nouveau guide du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire illustre comment les outils d'urbanisme peuvent répondre à divers grands enjeux de société auxquels le milieu municipal est appelé à répondre.



Ce document se structure à partir d'un ensemble des dix grands enjeux suivants :

- les changements climatiques;
- l'efficacité énergétique et la réduction de la consommation des ressources;
- l'équilibre écologique et la protection de la biodiversité;
- la sécurité des personnes et des biens;
- la santé publique;
- l'attractivité, la compétitivité et l'efficacité économique;
- la dynamique démographique;
- la cohésion sociale et la solidarité entre territoires et générations;
- l'identité territoriale;
- l'acceptabilité sociale.

Les approches traditionnelles de planification se réfèrent à la prise en considération de facteurs comme : les besoins de développement des usages urbains (résidentiels, commerciaux, industriels, administratifs, récréatifs ou relatifs aux services publics), les

potentiels et contraintes du territoire pour l'implantation de ces usages, l'utilisation du territoire agricole, la conservation des milieux naturels ou encore la protection du patrimoine. Comme le démontre la revue de nouvelles façons de faire réalisée dans le guide, avec la prise en considération d'un ensemble plus vaste de grands enjeux de société, on constate un changement marqué et un enrichissement des pratiques d'intervention.

Pour chacun des enjeux considérés, le guide précise l'utilité de divers outils d'urbanisme et fait part de pratiques innovantes de municipalités, pour la plupart québécoises. Le document constitue une synthèse de divers textes élaborés notamment aux fins des premiers guides de bonnes pratiques, du guide *La prise de décision en urbanisme*, d'articles d'*Urbanité* et du compte rendu du Sommet Écocité. Le document a été rédigé par Pierre Blais, Isabelle Boucher et Alain Caron, urbanistes. Il s'agit du sixième titre de la collection de guides de bonnes pratiques *La planification territoriale et le développement durable*.

www.mamrot.gouv.qc.ca/grands-dossiers/developpement-durable/

Entrée en vigueur du PMAD du Grand Montréal

Avec l'entrée en vigueur du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) du Grand Montréal le 12 mars dernier, le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT) et les élus de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) viennent d'écrire conjointement une nouvelle page d'histoire de l'urbanisme au Québec.

L'Ordre des urbanistes du Québec (OUQ) tient à adresser ses félicitations à tous les élus de la grande région montréalaise qui, malgré les tensions dues à la complexité des structures administratives, ont su arrimer les intérêts locaux et régionaux et adopter des orientations dans l'intérêt de l'ensemble de la métropole.

L'OUQ tient également à souligner la volonté exprimée par le ministre du MAMROT, monsieur Laurent Lessard, d'assurer une cohérence et une harmonisation des orientations CMM et hors

CMM, tel que le demandait l'OUQ dans son mémoire.

L'OUQ désire enfin souligner une innovation importante, soit celle d'assurer le suivi du PMAD par une Agora métropolitaine biannuelle regroupant les élus et la société civile. Elle fait écho à une recommandation de l'OUQ sur la mobilisation des acteurs pour la réalisation du PMAD en favorisant une participation des citoyens à la fois créative et constructive et ce, sur une base de coopération et de solidarité.

« *La mise en œuvre du PMAD du Grand Montréal demeure un défi de taille qui devra faire appel à l'ensemble des acteurs métropolitains, autant les municipalités que les acteurs économiques et la population en général. Comme lors de l'élaboration du PMAD, les urbanistes demeureront à l'œuvre pour appuyer de leur expertise professionnelle l'ensemble de ces acteurs ainsi que pour les assister dans les nombreuses décisions et projets qui concrétiseront les orientations de développement et d'aménagement du Grand Montréal.* », souligne le président de l'OUQ, monsieur Robert Chicoine.

patrimoine
vélo
design
infrastructure
législation
durabilité
TOD
culture
paysage



Pensons autrement l'urbanisme

convergence | durabilité | innovation



Ordre des
Urbanistes du
Québec

Congrès 2012

Lévis du 26 au 28 septembre

urbain
transport
coopération
santé
architecture
ingénierie
patrimoine
piéton
citoyen
mobilité
industrie
infrastructure
design

Îles-de-la-Madeleine

Un règlement sur les usages conditionnels pour la sauvegarde des paysages

Serge Bourgeois

Lorsque l'on demande aux visiteurs qui mettent le pied pour la première fois aux Îles-de-la-Madeleine quelle est selon eux la spécificité territoriale la plus étonnante, la qualité et la particularité des paysages arrivent habituellement en tête de liste.

Si les premiers occupants ont implanté leurs bâtiments selon des critères très simples comme la direction des vents dominants, l'ensoleillement, la proximité des havres de pêche, force est de constater que les mœurs ont bien changé. Aujourd'hui, de nouveaux critères d'implantation menacent l'intégrité de ce paysage maritime et insulaire.

C'est au début des années 2000 que cette tendance à l'éclatement du canton a commencé à faire des brèches dans le paysage quasi vierge, autrefois réservé au pâturage. En trois ans, le nombre annuel de visiteurs et de nouveaux permis de construction a franchi des niveaux records. Graduellement, on a vu apparaître, en retrait du canton, des habitations dont les propriétaires ne priorisaient qu'un seul critère d'implantation, la vue sur la mer. Cette nouvelle tendance, en plus de créer de fortes réactions chez les insulaires qui se

voyaient petit à petit dépossédés de ce patrimoine collectif, forçait les décideurs responsables de la gestion du territoire à se pencher sur la question. Bien sûr il y avait des inquiétudes liées au paysage, à l'étalement de l'habitat et aux services publics que réclament les citoyens, mais également à la perte de terres à potentiel agricole.

Le schéma d'aménagement révisé

Si la question des paysages n'avait pas fait l'objet de grand débat lors de l'élaboration du schéma d'aménagement de première génération, à la fin des années 80, il en fut tout autrement vingt ans plus tard lors du processus de révision. Au cours des consultations publiques, deux visions différentes se sont opposées. D'un côté, ceux qui souhaitaient une conservation intégrale et, de l'autre, ceux qui revendiquaient le droit de jouir de leur propriété. La révision du

schéma devait inévitablement se positionner et trouver une façon de répondre à ces préoccupations tout en mettant l'intérêt commun en avant-plan.

Il aurait été simple, d'un point de vue technique, d'éliminer toute possibilité de nouvelle construction par le biais de l'article 116 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU), qui stipule que « *le conseil d'une municipalité peut, par règlement, prévoir que, dans tout ou partie de son territoire, aucun permis de construction ne sera accordé* », à moins de respecter certaines conditions comme, par exemple, être desservie par les services municipaux, tels que l'aqueduc et l'égout. Le conseil aurait pu, et en toute légalité, régler définitivement cette épineuse question.

Tous les professionnels de l'aménagement qui œuvrent auprès des élus savent qu'il y a

La maison des Îles



Au milieu des années 1990, une des anciennes municipalités, maintenant regroupées au sein de la Municipalité des Îles-de-la-Madeleine, a choisi d'adopter un Plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) qui proposait certains modèles rappelant l'architecture traditionnelle des îles.





Canton de Pointe-Basse

BONATO



Canton de Gros-Cap

BONATO

souvent de grandes distinctions à faire entre ce qui est techniquement réalisable et politiquement réaliste!

La définition des lignes directrices du schéma d'aménagement révisé a donc été faite de concert avec la population. Les élus ont tenu compte des revendications des uns et des autres. Parmi les cinq orientations principales qui se sont dégagées de ce travail, la première consiste à « protéger le milieu naturel, garantie d'un milieu de vie de qualité et base sur laquelle s'appuient les différents secteurs de notre économie (pêche, tourisme, agriculture et aquaculture) ». La deuxième recommande

de « contrer la dispersion de l'habitat et les conséquences négatives qu'entraîne un tel mode d'occupation ».

Une fois cela dit, il reste à trouver la façon dont ces énoncés pourront se transposer sur le territoire. Après moult discussions, les membres du conseil d'agglomération, appuyés par les professionnels de l'aménagement, et sur la base de tout ce qui avait été entendu en consultation publique, se sont finalement entendus et arrêtés sur le principe d'usages conditionnels. Ainsi, le schéma révisé précise à son document complémentaire :

« Afin de contrer l'étalement de l'habitat et les conséquences néfastes qu'entraîne ce mode d'occupation, les municipalités locales devront mettre en place des règlements portant sur les usages conditionnels dont les critères tiendront compte des éléments suivants :

- les activités agricoles existantes;
- les potentiels agricoles (qualité des sols);
- l'impact sur le paysage naturel et architectural;
- l'impact sur le couvert forestier;
- l'impact sur les services publics. »

Un règlement qui fait jaser

Il y a ceux qui sont pour, ceux qui sont contre, ceux qui pensent que c'est insuffisant et ceux qui au contraire croient que c'est abusif. Mais c'est quoi au juste ce règlement?

Le règlement permet, à titre d'usage conditionnel, dans les zones agricoles et forestières, la construction des habitations unifamiliales isolées de faible impact sur le paysage. Bien entendu, pour espérer que cet impact soit faible, le projet doit d'abord respecter des éléments normatifs clairs et incontournables :

- Le terrain destiné à l'habitation unifamiliale isolée de faible impact sur le paysage, possède une superficie minimale de 3000 m² (32 291 pi²);
- la hauteur d'une habitation unifamiliale isolée est limitée à deux étages et sa superficie au sol n'excède pas 82,1 m² (884 pi²);
- le nombre de bâtiments accessoires rattachés à l'usage habitation est limité à un à condition de ne pas excéder un étage et une superficie au sol de 37 m² (400 pi²).



SERGE BOURGEOIS

Les anciens qui s'implantaient de manière à s'abriter des vents violents et froids du nord-ouest, n'auraient sans doute jamais imaginé qu'un jour les habitants des Îles oseraient s'installer sur la crête d'une butte, faisant ainsi fi d'un climat reconnu pour la constance et la vélocité de ses vents.

Tout comme c'est le cas pour une demande de dérogation mineure, une demande d'usage conditionnel doit passer par l'analyse du comité consultatif d'urbanisme (CCU) et par une décision du conseil en assemblée publique. L'assemblée durant laquelle la décision sera prise donne l'opportunité aux citoyens de se prononcer en faisant part au conseil de leurs préoccupations.

Afin de guider les membres du CCU qui doivent soumettre des recommandations, le règlement propose des critères d'évaluation relatifs à l'implantation, à l'architecture et au raccordement aux services publics.

La réglementation

Si le schéma d'aménagement ne fait qu'énoncer les principes de développement territorial, il n'encadre pas les constructions. Ainsi, afin de respecter les orientations préalablement adoptées, la Municipalité des Îles a dû mettre en place des règlements d'urbanisme. Trois de ces règlements sont importants en ce qui a trait à la protection des paysages.

Tout d'abord, le règlement de zonage interdit formellement l'usage habitation dans les zones agricoles et forestières, là où justement se retrouvent les sites naturels à préserver. Deuxièmement, pour éviter également le lotissement à outrance fait en fonction d'éventuel projet de développement, la Municipalité a prévu à son règlement de lotissement des superficies équivalant à plus de six fois la norme minimale en zone urbaine, soit 10 000 m².

Arrive finalement le règlement sur les usages conditionnels qui permet dans certaines parties du territoire des usages non autorisés de plein droit par le règlement de zonage, moyennant toutefois le respect de conditions particulières.

Critères du règlement sur les usages conditionnels

CRITÈRES RELATIFS À L'IMPLANTATION

- l'accès au site et l'implantation des constructions s'intègrent au milieu naturel (topographie, végétation, boisé, etc.) et favorisent des méthodes de construction qui minimisent les travaux de remblai et de déblai;
- l'implantation projetée doit être conçue de manière à s'intégrer harmonieusement au site d'accueil de façon à éviter que la construction domine le site;
- l'implantation projetée doit tenir compte du potentiel agricole du sol et de la présence de couvert forestier s'il y a lieu;
- la localisation des bâtiments est planifiée de manière à minimiser leur impact visuel et à préserver les lignes de crête.

CRITÈRES RELATIFS À L'ARCHITECTURE

- les nouveaux bâtiments doivent s'inspirer de l'architecture traditionnelle des Îles-de-la-Madeleine;
- les structures secondaires (galeries, escaliers, tambours, terrasses, etc.) doivent par leurs dimensions et leurs dispositions au sol présenter un équilibre avec le bâtiment et son environnement immédiat.

CRITÈRES RELATIFS AU RACCORDEMENT AUX SERVICES PUBLICS

- le raccordement aux réseaux électriques et de câblodistribution entre le réseau principal et le bâtiment à raccorder doit privilégier le souterrain.

Pour qu'une demande soit étudiée, il faut que le requérant dépose, en plus des informations habituelles, des photographies récentes du site et des terrains adjacents prises dans les 30 jours précédant la demande. Il doit également fournir des plans et élévations montrant l'architecture de toute construction projetée incluant les couleurs, des perspectives visuelles de l'intervention projetée à partir de la route d'accès.

Et enfin, il doit fournir un texte explicatif démontrant l'intégration des interventions au milieu d'insertion. La Municipalité veut éviter des implantations comme celles illustrées sur les photos suivantes où une construction imposante et en hauteur domine le site d'accueil et brise la ligne imaginaire qui détermine la limite du canton.

Le test du temps

Bien que le conseil ait consenti à laisser la possibilité de construire en dehors de la trame urbaine, les élus ne se sont jamais caché que le règlement sur les usages conditionnels constituait un moyen de contrer l'étalement et de dissuader ceux qui souhaitent s'établir à l'écart des autres.

Dans la mesure où la majorité des documents permettant de contribuer à cette sauvegarde de notre patrimoine sont entrés en vigueur ces derniers mois, il est prématuré de juger de leur efficacité. Mais la Municipalité croit fermement avoir répondu aux préoccupations des Madelinots en adoptant ces textes et verra à ajuster le cadre réglementaire au besoin. Si le règlement permet une meilleure intégration des constructions dans le paysage, la Municipalité aura gagné son pari. ■

Serge Bourgeois est aménagiste et chef du Service d'urbanisme, Municipalité des Îles-de-la-Madeleine



HAFENCITY HAMBURG GMBH

L'Elbepharmonie en construction

HafenCity – Des grues de changement aux grues de chantier

Catherine Vandermulen, urbaniste

COUP Oeil INTERNATIONAL



Avec la « révolution des conteneurs », au début des années 1950, les entrepôts de marchandises des grands ports du monde se retrouvent à l'abandon. Les navires de marchandises sont remplacés par d'énormes porte-conteneurs qui nécessitent des passages en eau plus profonde. Les anciens ports ne répondent plus aux nouvelles normes. À Hambourg, une multitude de terrains désuets et contaminés sont alors laissés à l'abandon dans une région déjà treillissée par des centaines de canaux.

En 1991, constatant la présence de nombreux terrains sous-utilisés sur la Rive-Nord de l'Elbe, le maire d'Hambourg, Henning Voscherau, commande une étude sur leur réaménagement. Cette étude marque le point de départ du processus de réflexion qui mènera à l'élaboration d'un mégaprojet de mise en valeur : la conversion de l'infrastructure portuaire désuète en une zone urbaine d'envergure.

Six ans plus tard, en 1997, Voscherau dévoile la vision de *HafenCity* ou Cité du Havre, dont l'idée principale est de relier le vieux Hambourg avec l'Elbe. La stratégie de financement initiale se base sur l'achat des terrains du Port de Hambourg. Elle permet au Port de construire un nouveau terminal au sud-ouest du centre-ville et ensuite, à la Ville d'autoriser la construction d'un ensemble résidentiel afin de revitaliser le secteur et garantir la solvabilité du projet. Une compagnie, aujourd'hui connue sous le nom de HafenCity Hamburg GmbH, est mise sur pied pour gérer le développement.

Le projet est bien accueilli par l'industrie portuaire et, après des études plus approfondies, la ville lance, en 1999, un concours international. Le consortium, composé des firmes KPAC (Kees Christiaanse) et ASTOC (Richard Büsching), décroche le contrat. Le consortium collabore depuis avec la HafenCity Hamburg GmbH.

Un des plus grands chantiers d'Europe

Le concept gagnant¹ de KPAC/ASTOC se base sur la subdivision des bassins en secteurs auxquels des objectifs spécifiques d'aménagement et des limites ont été attribués, tout en combinant différentes fonctions dans les sous-secteurs. D'après les concepteurs, cette approche aux règles souples génère le maximum de liberté pour la programmation architecturale. La préservation de la trame du vieux port et des éléments portuaires assure alors la cohésion entre les secteurs.

Après le concours, en 2000, le Sénat de la ville-état d'Hambourg adopte le plan directeur. Ce plan propose un développe-

ment mixte de bureaux, de commerces et de résidences avec des services d'amarrage pour les bateaux de croisières. C'est alors que débute le transfert des entreprises subsistantes, le déblaiement du site et l'évaluation des infrastructures à bâtir. La construction proprement dite ne commence que trois ans plus tard, en 2003. La première zone, *Sandtorkai - Dalmannkai*, est achevée en 2009. Aujourd'hui, trois nouveaux quartiers sont complétés, quatre autres sont en construction et les trois derniers, *Baakenhafen*, *Oberhafen* et *Elbbrücken* sont encore au stade de la planification. Plusieurs bâtiments et secteurs font l'objet de concours architecturaux.

Ce que l'on décrit comme le plus grand chantier de l'Europe englobe approximativement 157 hectares. HafenCity représente un accroissement de 40 % de la superficie de l'Altstadt (vieille ville d'Hambourg). Les chiffres sont stupéfiants : 2,32 millions m² d'aire de plancher, 6 000 logements, 10,5 km de promenade au bord de l'eau, 26 hectares de parcs, une nouvelle ligne de

1 KCAP Architects&Planners. "HafenCity Hamburg". Projects. En ligne www.kcap.eu/en/projects/v/hafencity/details. Consulté le 14 janvier, 2012.

CATHERINE VANDERMEULEN



2 Espace de jeux temporaire pour les nouveaux résidents.



3 Vue aérienne de Sandtorpark et du toit de Katharinenschule.

métro et deux mouillages. Les investissements privés et publics s'élèvent respectivement à 8 milliards d'euros et 2,4 milliards. La réalisation du plan directeur devrait se terminer en 2020.

L'Elbphilharmonie de Jacques Herzog et Pierre de Meuron est l'œuvre phare de ce projet d'envergure en transformant l'ancien entrepôt, Kaispeicher A, en l'une des plus grandes salles de concert au monde : prisme de verre posé sur un ancien entrepôt de briques rouges (Image 1). L'inauguration initialement prévue pour 2010 est reportée en 2014. Le projet souffre d'une vive controverse. Le budget de 180 millions d'euros a dépassé les 500 millions d'euros. Entre-temps, les grues élèvent aussi les œuvres de Richard Meier, David Chipperfield et Massimiliano Fuksas. En 2010, la tour Marco Polo de Behnisch Architekten a gagné le prix du Marché international des professionnels d'immobilier (Mipim).

Des réalisations concrètes, mais un succès encore mitigé

Les succès de HafenCity font monter les prix de l'immobilier et rendent les logements inaccessibles aux moins nantis. Les subventions pour le logement social ont été éliminées et remplacées par des subsides aux *Baugruppen* (groupes de construction). En contrepartie, même avec le transfert de plusieurs sièges sociaux d'entreprises tels que Unilever, SPA, Kühne + Nagel et Der Spiegel, les bureaux connaissent moins de succès et environ 14 % demeurent vacants. De plus, les émanations des bateaux de croisières qui s'alimentent au diesel font l'objet de plusieurs plaintes.

En réponse aux préoccupations, la HafenCity Hamburg GmbH est à pied d'œuvre dans la recherche de solutions et travaille, par exemple, à renforcer les normes d'émission déjà adoptées en Europe pour les

bateaux de croisières. À la suite d'une demande formulée par les nouveaux résidents du site, la HafenCity Hamburg GmbH a également engagé WFP LandschaftsArchitekten afin de créer un espace de jeux temporaires pour les enfants à proximité des habitations.

Bien que les « starchitectes » façonnent certains espaces de HafenCity, les éléments clefs du projet demeurent les services et le transport en commun. Déjà en place, les autobus à hydrogène et deux lignes de métro desservent le secteur nord de HafenCity. Dans les autres secteurs, on retrouve les vélos du *Deutsche Bahn* et l'autopartage « car2go ». La ligne de métro directe, U4, ouvrira cet automne. Par ailleurs, l'école primaire Katharinenschule, située à proximité du *Sandtorpark*, est ouverte et fréquentée par les élèves depuis 2009 (Image 2). Des toilettes publiques, bien signalées, sont également sur le site.

C'est précisément dans les détails que HafenCity impressionne. En se promenant à pied, on observe les accoudoirs intégrés aux balustrades, les fontaines pour boire de l'eau, l'éclairage intégré, des escaliers-rampes dans le style de Arthur Erikson, et bien d'autres éléments de design à forte valeur ajoutée. Les cafés et boutiques de *Sandtorpark* attirent résidents, travailleurs et touristes. Par souci d'économie durable, le projet ne prévoit d'ailleurs aucun centre commercial et favorise l'implantation de petits détaillants ayant pignon sur rue.

Afin d'assurer une haute qualité d'aménagement, HafenCity Hamburg GmbH a créé son propre système de certification écologique². Cette certification se base sur l'évaluation de cinq principes : 1) gestion durable des ressources d'énergie; 2) gestion durable des biens publics; 3) utilisation de matériaux de construction écologique; 4) attention particulière à la santé et au bien-

être; et 5) gestion durable de l'entretien de bâtiments.

Si les objectifs pour HafenCity sont de taille, les critiques de ses observateurs aussi. Le contraste est frappant entre HafenCity et Speicherstad, le quartier adjacent d'anciens entrepôts de briques rouges. Tout d'abord, malgré des aménagements de grande qualité, la population ne s'approprie que lentement les espaces à vivre. Déambuler à travers ces nouveaux quartiers est un plaisir, surtout pour l'œil aguerri de l'architecte ou de l'urbaniste. Cependant, force est de constater que tout semble un peu trop parfait, trop figé et manque encore un peu de vie.

La démarche – études, plan directeur, concours d'architecture, et révisions quinquennales – et la direction de HafenCity Hamburg GmbH semblent avoir fait le succès de HafenCity.

La ville n'attendra pas la fin du projet pour aller encore un peu plus loin. Elle planifie déjà le « *Leap over the Elbe* » avec le *International Bauausstellung IBA Hamburg*³. Celui-ci a pour objet l'expansion d'Hamburg vers le sud de l'Elbe en transformant une ancienne gare de triage et le quartier adjacent de Wilhelmsburg qui accueille la majorité des nouveaux immigrants. Déjà en phase de construction, le lancement officiel se fera au moment de la tenue du *International Gartenschau Hamburg* (IGS)⁴ en 2013. Le projet est annoncé comme le premier pas dans la revitalisation du secteur au sud de l'Elbe.

Enfin, par de grands projets de revitalisation urbaine, Hamburg compte développer son attractivité comme métropole à l'échelle de l'Europe. Une stratégie de développement à suivre! ■

Catherine Vandermulen, urbaniste, est collaboratrice à la revue Urbanité

2 Martin Hoffmann, Alexander Rudolphi. 2010. Sustainable Construction in HafenCity. HafenCity Ecolabel. 56p.

3 Internationale Bauausstellung IBA Hamburg: www.iba-hamburg.de/nc/intro.html. Consulté le 1 février, 2012

4 Internationale Gartenschau Hamburg: www.igs-hamburg.de/. Consulté le 1 février, 2012.



WWW.PEDBIKEIMAGES.ORG / JANI MOSER

Milieus accessibles

En 2006, le Québec comptait environ 759 000 personnes handicapées, soit 10 % de la population totale; ce pourcentage ira en s'accroissant en raison, entre autres, du vieillissement de la population. Pour que ces personnes puissent réaliser les activités de la vie courante telles que se déplacer, se loger, communiquer avec les autres, et exercer leurs rôles sociaux, notamment étudier, travailler, pratiquer des loisirs, participer à la vie démocratique, il est impératif de réduire les obstacles qu'elles sont susceptibles de rencontrer, au quotidien, dans leur milieu de vie.

Contribuer à favoriser leur participation sociale en concevant et en aménageant des équipements, des infrastructures et des environnements sans obstacles est un incontournable en cette période où il faut, plus que jamais, penser en termes de développement durable et viser à répondre aux besoins de tous les citoyens, que l'on parle des jeunes, des familles ou encore des personnes âgées. L'absence ou la réduction des obstacles produit un milieu offrant une meilleure qualité de vie pour tout le monde.

Le principe de base est simple. La personne handicapée n'est pas celle qui cause un problème supplémentaire, mais plutôt celle qui révèle l'inaccessibilité et l'inconfort de l'espace. Elle est la personne qui rend perceptibles les problèmes de tous. À bien y penser, chacun est confronté à des environnements qui causent problèmes et inconfort, ne serait-ce, par exemple, que l'omniprésence des escaliers.

Le présent dossier d'*Urbanité* contextualise d'abord l'accessibilité universelle et propose ensuite un survol de bonnes pratiques mises de l'avant par certaines municipalités pour favoriser la participation sociale des personnes handicapées. En inscrivant au cœur des interventions le souci de fournir aux personnes handicapées un milieu favorisant leur réalisation, nous visons un élément fondamental de l'aménagement urbain, soit l'intégration de la dimension humaine.

Bonne lecture!

Renée Veillette, conseillère à la formation Office des personnes handicapées du Québec (OPHQ) et collaboratrice pour le dossier et

Pascal Lacasse, urbaniste, pour le comité éditorial

Comment mieux répondre aux besoins de tous les citoyens

Sophie Lanctôt

Accessibilité universelle. Quelle est cette expression dont on entend parler sans vraiment la comprendre? Est-ce la nouvelle saveur du mois? Ou est-ce plutôt une tendance à long terme, qui s'installe tranquillement dans nos façons de faire? En fait, c'est le retour à l'utilisateur et à ses besoins en matière d'architecture, d'aménagement urbain, de transport, d'accueil, de communication et d'accès aux programmes et aux services. Il s'agit de redonner de l'importance aux aspects fonctionnels de nos interventions avec, en trame de fond, les besoins des personnes handicapées comme révélateurs des difficultés vécues par l'ensemble des citoyens.

L'accessibilité universelle origine des revendications des personnes handicapées relatives au droit à l'égalité. Citoyennes à part entière, ces personnes veulent étudier, travailler, se récréer, s'informer, communiquer, avoir une famille, une maison, voyager, consommer, se déplacer, bref vivre et grandir comme tout le monde. Or, notre société, dans son ensemble comme dans ses parties, n'est pas toujours facilitante. Et, par conviction ou pour nous donner bonne conscience, nous mettons en place, selon nos moyens, quelques mesures ou services parallèles destinés à réduire les inégalités, sans toutefois arriver à retirer aux personnes handicapées cette étiquette de citoyen de seconde zone.

Pourtant, la *Charte canadienne des droits de la personne* et la *Charte des droits et libertés de la personne du Québec* interdisent toute discrimination fondée sur le handicap. À l'échelle internationale, la *Convention relative aux droits des personnes handicapées* de l'ONU, ratifiée par le Canada en 2010, compte parmi ses principes l'égalité des chances et la participation et l'intégration pleines et effectives.

Situation de handicap

Comprendre comment une personne devient handicapée permet d'apprécier la force de l'accessibilité universelle comme moyen d'intervention.

Une personne ayant une limitation fonctionnelle est handicapée lorsqu'elle ren-

contre des obstacles qui font qu'elle ne peut pas réaliser ses aspirations. La situation de handicap n'est pas uniquement la conséquence des capacités et des incapacités d'une personne, elle est aussi causée par l'environnement où elle évolue. En fait, c'est l'interaction entre l'incapacité d'une personne et les obstacles de son environnement qui cause le handicap¹. Par exemple, la personne qui ne peut pas marcher et qui se déplace en fauteuil roulant sera en situation de handicap devant un coin de rue sans bateau pavé.

Le contraire est également vrai : une personne ayant une limitation fonctionnelle qui évolue dans un environnement facilitant, lui permettant d'accomplir ce qu'elle souhaite faire, est en état de participation sociale. Dans ce cas, elle n'est plus une personne handicapée. Elle demeurera une personne différente, mais en y regardant bien, nous sommes tous différents... Ainsi, une personne utilisant une canne blanche qui détecte un repère connu séparant le trottoir et la piste cyclable pourra se déplacer en toute confiance, en sécurité et se réaligner le cas échéant.

Éviter de créer des obstacles et mettre en place des facilitateurs constituent des approches favorisant l'inclusion des personnes ayant des limitations fonctionnelles que toute personne s'intéressant à l'aménagement peut contribuer à mettre en place au quotidien. En effet, qu'il s'agisse d'aménagement, de technologie, de service à la clientèle, de communication, d'entretien, de programmes et de

services, de multiples actions relevant des rôles et responsabilités des municipalités, tout est possible.

Déterminer comment agir sur les obstacles est important.

L'adaptation : agir au cas par cas

Il est possible d'agir au cas par cas, en adaptant nos pratiques et nos installations aux besoins individuels formulés par certains citoyens. Quelques mesures spécifiques seront alors mises en place, sans garantie qu'elles constitueront également la solution pour d'autres individus ayant eux aussi des besoins ou qu'elles formeront le continuum nécessaire pour réaliser aisément les activités souhaitées.

Un exemple d'adaptation : le transport adapté qui, dans plusieurs régions, a été instauré pour pallier la non-accessibilité des véhicules et du réseau de transport en commun régulier. Longtemps proposé comme l'unique moyen de transport collectif aux personnes admissibles, ce service porte-à-porte ne répond pas aux besoins des personnes qui, notamment, veulent plus de spontanéité et de flexibilité dans leurs déplacements et dans leur vie. Mais précisons toutefois que le transport adapté est et sera toujours nécessaire, car il répond bien aux besoins de certains utilisateurs. Cependant, il ne peut pas constituer la seule solution pour les personnes handicapées en matière de transport collectif... L'adaptation doit être un complément à l'accessibilité universelle.

¹ FOUGEYROLLAS, P., CLOUTIER, R., BERGERON, H., CÔTÉ, J. et ST-MICHEL, G. (1998). *Classification québécoise, Processus de production du handicap*. Québec, Réseau international sur le Processus de production du handicap (RIPPH)/SCCIDIH, 166 p. Voir encadré p.20.



VILLE DE MONTRÉAL

Développement résidentiel Préfontaine : un exemple de flexibilité

Le développement Préfontaine compte 122 unités de logement, dont 83 sont universellement accessibles. Une première phase de 52 unités est constituée de petits bâtiments sans ascenseur (plex) où tous les logements du rez-de-chaussée sont universellement accessibles : entrée de plain-pied, aire de manoeuvre suffisante notamment dans la cuisine et la salle de bain, portes assez larges, seuils plats et possibilité d'ajouter des adaptations particulières, répondant aux besoins spécifiques des résidents. Les logements situés aux étages présentent eux aussi certaines caractéristiques d'accessibilité, facilitant leur utilisation par des personnes âgées, par exemple. Dans la deuxième phase, un bâtiment de huit étages avec ascenseur, tous les logements et les espaces communs sont universellement accessibles. Dix résidents y partagent des services de maintien à domicile : Habitation Pignon sur roues.

Le propriétaire, Les Habitations communautaires Loggia, est un organisme à but non lucratif qui y voit un avantage certain : comme les logements universellement accessibles sont flexibles, ils pourront être habités par tous et permettre aux résidents d'y vieillir éventuellement.

L'accessibilité : agir minimalement par des mesures spécifiques

Il est aussi possible d'agir sur les obstacles de façon minimale, par des mesures parallèles répondant à certains besoins collectifs. Il s'agit alors de rendre accessibles les aménagements et les façons de faire.

En architecture, le *Code de construction du Québec* regroupe des exigences en matière d'accessibilité. Prenant en compte presque exclusivement les besoins des personnes se déplaçant en fauteuil roulant manuel, la réglementation de construction suggère des aménagements, telle la rampe d'accès, qui sont destinés spécifiquement aux personnes handicapées. L'accessibilité est, par définition, incomplète et implique souvent une utilisation différente des lieux, en fonction des caractéristiques propres aux usagers.

L'installation d'une plate-forme élévatrice pour relier deux étages en est un bon exemple. Moins coûteuse qu'un ascenseur, la plate-forme est un équipement dédié, comme en témoigne le logo généralement appliqué sur la porte. Malgré leur difficulté à franchir l'escalier, les aînés, les parents avec poussette, les voyageurs avec valises n'oseront pas l'utiliser, de sorte que l'équipement servira rarement. Et plusieurs se demanderont, sans le dire à voix haute, si cet investissement, fait en vertu du droit à l'égalité, en vaut vraiment la peine...

« Commençons par être conforme au Code, nous verrons à aller plus loin par la suite », tel est le compromis généralement retenu lorsqu'il est temps de passer à l'action. Malheureusement, ce réflexe nous amène souvent à poser des interventions qu'il sera bien difficile de faire évoluer vers l'accessibilité universelle. La plate-forme élévatrice ne pourra pas être aisément remplacée par un ascenseur... L'accessibilité n'est pas une étape vers l'accessibilité universelle. Elle est le résultat d'une approche totalement différente.

L'accessibilité universelle : agir de façon concertée, au bénéfice de tous

Agir en matière d'accessibilité universelle consiste à se donner les moyens de rentabiliser nos efforts et nos investissements.

L'accessibilité universelle se définit comme le caractère d'un produit, procédé, service, information ou environnement qui, dans un but d'équité et dans une approche inclusive, permet à toute personne de réaliser des activités de façon autonome et d'obtenir des résultats équivalents². Ici, l'autonomie a un sens large et réfère à la possibilité de décider pour soi-même plutôt qu'uniquement à la capacité de réaliser seul les activités. La notion de résultats équivalents inclut à la fois le processus (se rendre), l'état de fait (être à destination) et les qualités recherchées (réalisation similaire, temps d'accès identique, durée d'accès identique, facilité d'apprentissage, de compréhension, etc.).

Le principe est simple : les obstacles rencontrés par les personnes ayant des limitations fonctionnelles révèlent des difficultés vécues, à un degré moindre, par tous les usagers. Pensons aux aînés qui peuvent avoir des difficultés de vision, d'audition ou de mobilité; aux parents avec poussette et aux voyageurs avec sacs et valises, pour qui les distances à parcourir, le partage de la rue, les conditions hivernales constituent des défis angoissants. Pensons également aux nouveaux arrivants et aux personnes analphabètes qui ont des difficultés de lecture et de compréhension de la langue et de la signalisation s'apparentant à celles des personnes ayant une déficience intellectuelle. Ainsi, les actions entreprises pour réduire les situations de handicap pourront bénéficier à tous les usagers, à la condition qu'il s'agisse d'interventions inclusives, destinées à tous...

L'accessibilité universelle est un idéal à atteindre. Il sera possible de s'en approcher, par un ensemble d'actions cohérentes et convergentes. Pour cela, elle doit faire partie de notre vision, de nos objectifs et

SHUTTERSTOCK / RUJICHERNO ILLIA

DOSSIER



INSTITUT NAZARETH ET LOUIS-BRAILLE

Une rue urbaine facilitant les déplacements

Trottoir suffisamment large, mobilier urbain regroupé dans la zone de plantation côté rue, piste cyclable distincte du corridor piéton, absence d'objet en projection dans le corridor piéton : cet aménagement présente de nombreuses caractéristiques facilitant le déplacement de tous, incluant celui des personnes ayant une déficience visuelle ou une déficience motrice.

DOSSIER



SOCIÉTÉ LOGIQUE

Hôtel Marriott de l'Aéroport Montréal-Trudeau

Réceptaire de la mention accessibilité universelle, Prix d'excellence de l'Ordre des architectes du Québec 2011.

Lieu facilement repérable, relié par une circulation fluide et intuitive aux installations aéroportuaires, l'hôtel présente une organisation des espaces et un traitement architectural qui facilitent l'orientation et les déplacements. Les aménagements sont conçus pour tous, des comptoirs d'accueil à la piscine intérieure. Des chambres accessibles sont offertes dans toute la gamme des tarifs. De plus, chacune d'elles est contiguës à une chambre communicante, pouvant être occupée par un accompagnateur éventuel.

de nos paramètres décisionnels, à toutes les étapes de nos interventions.

Aménagement et accessibilité universelle

Que ce soit à l'échelle de l'agglomération, de la municipalité, du quartier ou de la rue, l'accessibilité universelle a sa place.

La mobilité des citoyens fait en sorte que les actions nécessaires à la réalisation des habitudes de vie et à la participation sociale dépassent largement les limites territoriales des municipalités. Se doter d'une vision d'accessibilité universelle à l'échelle régionale, figurant au Plan régional d'aménagement et de développement par exemple, permet d'obtenir la cohérence nécessaire à l'atteinte d'une société plus inclusive, notamment en matière de transport collectif et de proximité entre les pôles d'emploi et d'habitation.

À l'échelle municipale, plusieurs actions sont possibles, notamment par les normes d'aménagement des infrastructures urbaines, des parcs et des places publiques, par la réglementation de construction et par des stratégies liées au développement résidentiel.

À l'échelle du quartier et de la rue, le zonage et les mesures liées à la circulation permettent notamment d'agir sur la diversité et la proximité des fonctions, la densité, l'implantation favorisant les entrées de plain-pied, la réduction des marges en façade et la sécurité des déplacements piétons.

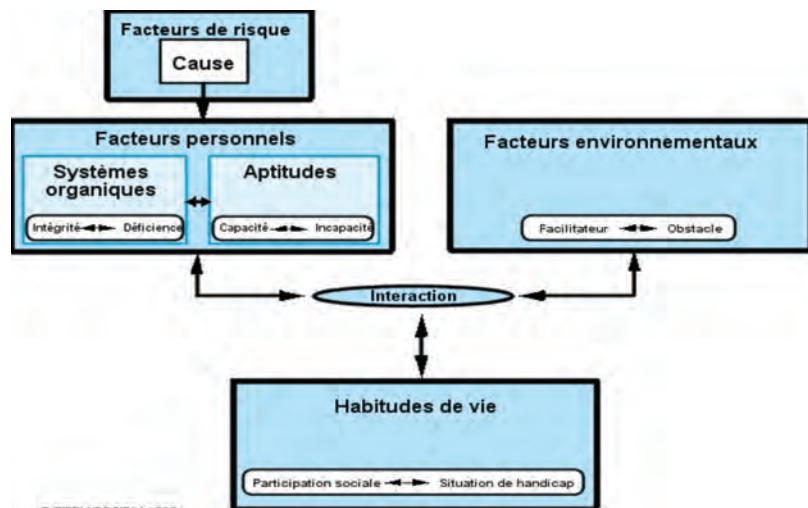
De nos jours, les municipalités sont invitées à adopter une multitude de plans, stratégies et politiques : Municipalité amie des aînés (MADA), Politique familiale en milieu municipal, Politique en matière de diversité interculturelle, Plan d'action à l'égard des personnes handicapées, Plan d'action en développement durable, Plan d'urbanisme pour n'en mentionner que quelques-uns... Quoi de mieux que l'accessibilité universelle comme dénominateur commun de toutes ces réflexions, qui ont essentiellement pour objectif de mieux répondre aux besoins des citoyens, de façon concertée et durable? ■

Sophie Lancôt a une formation en urbanisme et en administration et est directrice générale de Société Logique.

Société Logique est un organisme à but non lucratif et une entreprise d'économie sociale ayant pour mission de promouvoir et d'intervenir dans le développement et la création d'environnements universellement accessibles.

Processus de production du handicap (PPH)

Modèle explicatif des causes et conséquences des maladies, traumatismes et autres atteintes à l'intégrité ou au développement de la personne (RIPPH/SCCIDIH 1998)



© RIPPH/SCCIDIH 1998

La rue complète

L'accessibilité universelle qui fait du chemin

Nicolas Fontaine

En mai 2011, la Chambre des représentants et le Sénat des États-Unis ont été saisis de projets de lois visant à assurer la sécurité de tous les usagers des rues et routes financées par le gouvernement fédéral, le *Safe and Complete Streets Act of 2011*. L'adoption de cette législation étendrait au niveau fédéral le principe des rues complètes, déjà appliqué par de nombreux états et gouvernements locaux de ce pays.

Dans la même lignée, en décembre 2011, l'adoption, par le comité sénatorial sur le commerce, la science et les transports, d'un amendement à un projet de loi visant l'amélioration de la sécurité des véhicules motorisés commerciaux, incluant une mesure d'accessibilité universelle pour les rues financées par le fédéral, révèle la progression de ce concept chez nos voisins.

Le concept

Une rue complète est conçue pour répondre aux besoins d'un maximum d'usagers, peu importe leur âge et leurs capacités : piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite, usagers du transport en commun, automobilistes, camionneurs, véhicules d'urgence, etc. Des aménagements physiques sont alors réalisés, afin que chacun d'eux puisse se déplacer de façon sécuritaire et efficace.

Par exemple, les aménagements peuvent être des trottoirs, des bandes ou des pistes cyclables, des voies réservées, des passerelles piétonnes pour franchir des rues à haut débit de circulation, des arrêts d'autobus bien situés et reliés au réseau piéton, des traversées d'intersections texturées ou des îlots refuges. Le plus souvent, ces aménagements ont pour effet de ségréguer certains modes en fournissant, aux piétons et aux cyclistes principalement, des réseaux qui leur sont propres, séparés des voies automobiles.

Les rues qui ne sont conçues que pour les véhicules motorisés, sans priorité pour le transport collectif, sont considérées incom-

plètes, car elles ne répondent pas aux besoins de tous les usagers. Les conflits qui en résultent, notamment l'insécurité des piétons et des cyclistes à la traversée des voies, sont des désavantages connus de telles rues et le concept vise à répondre à ces problèmes.

L'accessibilité universelle et la mise en réseau

Les personnes handicapées et les aînés sont parmi les premiers bénéficiaires des rues complètes. Les normes d'accessibilité universelle dont l'application est croissante dans le domaine du bâtiment sont ainsi appliquées aux rues et espaces publics extérieurs. Un rapport du Public Policy Institute de l'AARP (l'Association américaine des personnes retraitées) propose d'ailleurs les rues complètes comme une solution pour améliorer les options de déplacement des aînés et rendre plus sécuritaire la marche.

Une des clés du principe est que ces aménagements et infrastructures doivent être mis en réseau, afin que les déplacements puissent être effectués de l'origine à la destination sans interruption. Une personne handicapée, par exemple, devrait



À l'intersection, le trottoir surabaissé facilite le déplacement des fauteuils roulants et le pavage texturé permet aux personnes ayant des incapacités visuelles d'être averties de l'intersection.

pouvoir sortir de son domicile et se rendre en fauteuil roulant jusqu'à son lieu de travail. L'interruption des trottoirs, leur dégradation avancée, l'absence de trottoirs surbaissés aux intersections ou la présence de poteaux sur le trottoir sont des exemples de situations à éviter.

Un concept prisé aux États-Unis et ailleurs

Aux États-Unis, de nombreuses collectivités, peu importe le palier (états, comtés, villes, etc.), ont adopté des politiques sur les rues complètes. Une organisation à but non lucratif qui milite pour ce concept, la National Complete Streets Coalition (NCSC), a réalisé un inventaire et une analyse des politiques en vigueur au 31 décembre 2010³. Elle a répertorié plus de 200 politiques : 23 États en possédaient une, ainsi que plusieurs collectivités, notamment de banlieue et rurales. Son évaluation des politiques est basée sur un ensemble de 10 principes.

Le rythme d'adoption de politiques est également en hausse depuis 2005. En 2010, par exemple, 80 nouvelles politiques ont été adoptées dans ce pays. La NCSC a remarqué que l'adoption de politiques par les paliers étatique et de comté en favorisait l'adoption aux paliers inférieurs.

Hennepin County, MN, et Calgary

Par exemple, une des politiques ayant reçu le meilleur pointage est celle du Hennepin County, dans l'État du Minnesota, adoptée



Intersection offrant un espace pour tous les modes.

NATIONAL COMPLETE STREETS COALITION

en 2009. Située explicitement dans un contexte d'interventions visant à favoriser de saines habitudes de vie, la politique tient sur deux pages. Elle mentionne que toutes les voies sous la juridiction du comté seront planifiées, conçues, construites, entretenues et opérées sous les principes des rues complètes. On indique que les caractéristiques du milieu d'insertion, les valeurs de la communauté et les besoins des usagers seront pris en compte.

On indique également que la planification, la conception, l'implantation de toutes les voies et de tous les corridors de transport en commun vont :

- > impliquer la communauté locale et les partenaires;
- > considérer la fonction de la voie;

Les 10 principes d'une politique de rues complètes

1. Inclut une vision indiquant pourquoi et comment la collectivité désire avoir des rues complètes.
2. Spécifie que la rue complète répond aux besoins de tous les usagers, ce qui inclut les piétons, les cyclistes et les passagers du transport en commun de tout âge et de toute capacité, ainsi que les camions, les autobus et les automobiles.
3. Encourage la connectivité des voies afin de créer un réseau complet, intégré et connecté.
4. S'applique à toutes les voies et est donc adoptée par tous les acteurs (municipalités, gouvernements).
5. S'applique autant aux nouveaux projets qu'aux réfections et inclut la planification, la conception, l'entretien et l'exploitation, pour l'ensemble de l'emprise.
6. Précise les exceptions pouvant être autorisées, cette autorisation étant faite à haut niveau.
7. Recommande l'utilisation des meilleures pratiques de conception et des normes les plus récentes, tout en étant flexible pour satisfaire les besoins des usagers.
8. Recommande que les solutions s'arriment harmonieusement au contexte local.
9. Établit des mesures de performance utilisant des indicateurs mesurables.
10. Inclut l'ensemble des étapes visant l'implantation de la politique.

- > intégrer des éléments de conception innovateurs;
- > considérer les trajets de transport en commun et la localisation des arrêts;
- > évaluer les besoins actuels et futurs des usagers de la route;
- > inclure un processus de documentation des différents moyens pour accommoder tous les usagers;
- > réviser les planifications existantes pour identifier les opportunités d'inclure la politique.

Le concept de rue complète semble émerger au Canada. La Ville de Calgary, par exemple, procède à la préparation d'une politique et de lignes directrices sur les rues complètes en tant qu'élément de son Plan de transport de 2009. Un guide présentant le

1 LYNOTT, Jana, Jessica HAASE, Kristin NELSON, Amanda TAYLOR, Hannah TWADDELL, Jared ULMER, Barbara MCCANN et Edward R. STOLLOF (2009). *Planning Complete Streets for an Aging America*, Washington D.C., AARP Public Policy Institute, 120 p. www.aarp.org/home-garden/livable-communities/info-08-2009/Planning_Complete_Streets_for_an_Aging_America.html (consulté le 3 juin 2011)

2 NATIONAL COMPLETE STREETS COALITION (2010). *Complete Streets Policy Analysis 2010, A Story of Growing Strength*, Washington D.C., www.completestreets.org/webdocs/resources/cs-policyanalysis.pdf (consulté le 19 janvier 2012)

3 VILLE DE CALGARY (2011). *2010 Interim Complete Streets Guide*, version de février 2011, 96 p. www.calgary.ca/Transportation/TP/Documents/CTP2010/interim_complete_streets_guide_2010.pdf (consulté le 19 janvier 2012)

concept, les méthodes générales et les intentions de la Ville a été produit³.

Analyse et prospective

Quoique cela se fasse de façon moins claire et structurée que la vision qu'en a la NCSC, le concept de rues complètes est déjà appliqué au Québec. En effet, en matière de conception de routes et de rues, il comprend des principes qui sont mis en œuvre depuis quelques années, dans plusieurs municipalités québécoises, sans nécessairement que soit utilisée l'appellation « rue complète ».

Il semble par ailleurs que le concept soit somme toute assez simple. On pourrait ainsi être tenté de ne pas s'y intéresser. Ce serait à notre avis une erreur, car le concept inclut des idées fécondes pour les réalités québécoises. En voici cinq qui ont retenu notre attention de façon particulière :

> Le concept de rues complètes et les politiques adoptées aux États-Unis **inversent le rapport entre le général et l'exception**, en comparaison de la situation « traditionnelle » que l'on retrouve au Québec, au Canada et aux États-Unis. En effet, depuis le début du XX^e siècle et encore aujourd'hui, on dessine les rues pour les automobiles et, dans une minorité de cas, on accommode les piétons et cyclistes à la pièce. Les travaux de réfection et de construction de routes tirent leur origine des besoins des automobilistes. Le concept de rues complètes exige l'inverse : **les rues doivent être complètes par défaut**, et on admet

certaines exceptions pour des raisons précises.

> L'**ensemble** des rues d'un territoire doivent être complètes, c'est-à-dire que les piétons, les cyclistes, les personnes handicapées et tous les autres usagers doivent être en mesure d'effectuer un déplacement complet de façon sécuritaire et efficace. Un **réseau** doit donc être constitué, afin que les infrastructures et les aménagements ne s'interrompent pas subitement.

« Les personnes handicapées et les aînés sont parmi les premiers bénéficiaires des rues complètes »

> La NCSC insiste beaucoup sur l'**adoption de politiques**, plutôt que d'insister seulement sur les aménagements physiques et les infrastructures, c'est-à-dire la mise en œuvre. L'adoption d'une politique envoie un message clair aux citoyens, promoteurs, entrepreneurs ainsi qu'aux différents paliers de gouvernement. Cela formalise et détaille les objec-

tifs et les moyens retenus par les pouvoirs politiques pour améliorer le réseau routier. Ceci est un pas important vers les changements de pratiques, car cela permet de se sortir de la logique traditionnelle où la rue complète est l'exception.

> Certaines politiques exigent un changement dans les **pratiques de conception des rues et dans les cahiers de normes d'ingénierie**. Le passage de la planification à la mise en œuvre est parfois ardu et il requiert la participation de toutes les pratiques professionnelles.

> La NCSC insiste pour que les politiques prévoient un processus de suivi et l'utilisation d'indicateurs de performance. Ceux-ci pourraient servir, par exemple, à suivre la transformation de rues traditionnelles en rues complètes ou le nombre d'obstacles entravant les déplacements de personnes handicapées.

L'accessibilité universelle, même si elle est couramment présentée comme conçue pour répondre aux besoins des personnes handicapées, profite à l'ensemble de la population. Les jeunes enfants, par exemple, seront plus en sécurité dans des rues complètes que dans des voies aménagées de façon traditionnelle. Ainsi, ce concept profiterait à plusieurs collectivités québécoises, au bénéfice de tous. ■

Nicolas Fontaine est aménagiste à la Direction générale des politiques du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire.



L'OBSERVATEUR DU LOGEMENT AU CANADA

De portée nationale, exhaustif et riche en analyses, *L'Observateur du logement au Canada* trace un portrait complet des tendances et des enjeux concernant le logement au pays. Les urbanistes trouveront particulièrement utiles les chapitres intitulés « Logements et collectivités durables » et « Le logement des aînés ».

Les utilisateurs ont accès, en ligne, à un large éventail de renseignements statistiques sur l'état des logements, notamment à des tableaux interactifs de données locales portant sur plus d'une centaine de municipalités. Le rapport et les données sont disponibles au www.schl.ca/observateur.

Une loi pour une société plus inclusive

Me Christian Roux

DOSSIER

La Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale (ci-après Loi sur l'intégration) constitue l'un des instruments devant se traduire par des avancées significatives vers l'objectif de favoriser l'intégration des personnes handicapées à la société, au même titre que tous les citoyens. Une des conditions essentielles pour y arriver est l'implication et la collaboration de l'ensemble des partenaires dans sa mise en œuvre.



Si vous travaillez dans une municipalité, un ministère ou un organisme public, il y a de fortes chances que vous ayez, un jour ou l'autre, à collaborer à des projets nécessitant une prise en compte de la Loi sur l'intégration. En voici une brève présentation axée sur ce qui concerne plus particulièrement ces milieux.

Une loi qui responsabilise

Le 17 décembre 2004, le projet de loi n° 56 était sanctionné. Celui-ci a modifié substantiellement la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées, adoptée en 1978, et l'a rebaptisée en y rattachant sa finalité propre : « ...en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale ». La Loi sur l'intégration telle que modifiée confère une impulsion nouvelle au défi sociétal de l'intégration.

Elle accorde une importance indéniable à la responsabilisation de l'ensemble des acteurs publics et privés quant aux besoins particuliers des personnes handicapées.

L'article 1.1 de la Loi sur l'intégration met la table :

« La présente loi vise à assurer l'exercice des droits des personnes handicapées et, par une implication des ministères et de leurs réseaux, des municipalités et des organismes publics et privés, à favoriser leur intégration à la société **au même titre que tous les citoyens** en prévoyant diverses mesures visant les personnes handicapées et leurs familles, leur milieu de vie ainsi que le développement et l'organisation de ressources et de services à leur égard ».

En précisant ainsi que leur intégration à la société doit se faire « au même titre que tous les citoyens », la Loi sur l'intégration reconnaît à la personne handicapée un statut de citoyen à part entière.

De plus, avec l'énoncé d'orientations qui doivent guider l'Office des personnes handicapées du Québec, les ministères et

leurs réseaux ainsi que les municipalités et les organismes publics ou privés, la Loi sur l'intégration va plus loin encore en leur demandant d'adhérer à une vision commune dans l'application des mesures qu'elle préconise. Parmi ces orientations, mentionnons celles recommandant d'adopter une approche centrée sur la personne handicapée dans son ensemble, de favoriser son autonomie et sa participation à la prise de décisions individuelles et collectives la concernant et de donner priorité à son maintien ou à son retour dans son milieu de vie naturel.

Des plans d'action publics

L'article 61.1 prévoit que :

« Chaque ministère et organisme public qui emploie au moins 50 personnes ainsi que chaque municipalité locale qui compte au moins 15 000 habitants adopte, au plus tard le 17 décembre 2005, un plan d'action identifiant les obstacles à l'intégration



ISTOCKPHOTO / TEMULZCAN



ISTOCKPHOTO / VILET

des personnes handicapées dans le secteur d'activité relevant de ses attributions et décrivant les mesures prises au cours de l'année qui se termine et les mesures envisagées pour l'année qui débute dans le but de réduire les obstacles à l'intégration des personnes handicapées dans ce secteur d'activité. Ce plan comporte en outre tout autre élément déterminé par le gouvernement sur recommandation du ministre. Il doit être produit et rendu public annuellement. » (Pour des précisions sur l'expression « secteur d'activité relevant des ses attributions » et sur le terme « obstacles à l'intégration » : voir l'encadré.)

L'article 61.1 fournit également des indications quant au contenu du plan d'action. En effet, cet article indique trois principaux éléments que doit contenir le plan d'action, soit l'identification des obstacles à l'intégration sociale des personnes handicapées, une description des mesures réalisées dans la dernière année ainsi que les mesures prévues pour l'année à venir.

Un autre aspect important de l'article 61.1 est la nécessité, pour une organisation, d'adopter et de rendre public annuellement son plan d'action. Ainsi, l'omission de produire le plan d'action pour une année donnée contrevient tant aux termes prévus par la Loi sur l'intégration qu'à l'objectif qu'elle vise. L'objectif du plan d'action consiste en effet à favoriser la participation sociale des personnes handicapées et à créer une dynamique de conscientisation et de recherche de solutions destinées à réduire les obstacles

dans les organisations visées. Le libellé de l'article 61.1 traduit clairement le souhait que cet exercice soit évolutif et efficace, d'où l'importance de faire le bilan de la situation et de procéder aux ajustements qui s'imposent au moins une fois l'an. La liste des ministères, organismes publics et municipalités assujettis à cette obligation est établie annuellement par l'Office des personnes handicapées du Québec qui la rend publique sur son site Web.

Il est attendu de l'obligation faite par l'article 61.1 des retombées positives et variées sur le quotidien des personnes handicapées. Un bilan des plans d'action réalisés en 2010 montrait qu'à elles seules, les municipalités ayant adopté un plan avaient mis de l'avant un peu plus de 1 600 mesures visant à réduire les obstacles.

Approvisionnement

La Loi sur l'intégration a introduit, par l'article 61.3, l'obligation pour les ministères, les organismes publics et les municipalités de tenir compte, dans leur processus d'approvisionnement, c'est-à-dire lors de l'achat ou de la location de biens et de services, de leur accessibilité aux personnes handicapées. Par exemple, la municipalité peut : installer des parcomètres ou des horodateurs accessibles aux personnes handicapées, des feux de circulation sonores ou des équipements de terrains de jeux accessibles, prévoir des services d'interprétariat lors des séances de consultation publique et se munir d'appareils de télécommunication pour sourds (ATS) pour les communications téléphoniques, etc.

Un meilleur accès aux services de transport

Le transport est indéniablement un facteur de participation sociale important. La plupart des activités quotidiennes, qu'elles soient scolaires, professionnelles, médicales, sportives ou autres, en dépendent. L'article 67 de la Loi sur l'intégration introduit l'obligation, pour les organismes de transport, de faire approuver par le ministre des Transports un plan de développement destiné à assurer le transport en commun des personnes handicapées. Cette disposition se lit comme suit :

« Une société de transport en commun ou un organisme municipal, intermunicipal ou régional de transport constitué en vertu de la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal (chapitre C-60.1), de la Loi sur les cités et villes (chapitre C-19) ou du Code municipal du Québec (chapitre C-27.1) doit, dans l'année qui suit le 17 décembre 2004, faire approuver par le ministre des Transports un plan de développement visant à assurer, dans un délai raisonnable, le transport en commun des personnes handicapées dans le territoire qu'il dessert. Ce plan peut tenir compte du taux de renouvellement de son équipement et de la nature des services offerts. Le ministre des Transports peut approuver ce plan ou, le cas échéant, demander qu'il soit modifié ou qu'un nouveau plan lui soit soumis dans un délai qu'il détermine. Le ministre des Transports, après avoir approuvé un plan, s'assure



Quelques précisions concernant l'article 61.1

L'expression « secteur d'activité relevant de ses attributions », utilisée dans l'article 61.1, traduit la préoccupation du législateur de voir les plans d'action toucher l'ensemble des activités des organisations visées, soit celles qui sont directement liées à leur mission générale, celles qui touchent les services à la population et les relations avec les partenaires (s'il y a lieu) et celles ayant trait à la gestion administrative. Il va sans dire que les secteurs d'activité sont tributaires du type d'organisation dont il s'agit, soit un ministère, un organisme public ou encore une municipalité.

Le terme « obstacles à l'intégration » doit être interprété de manière large. Un obstacle représente tout élément de l'environnement physique ou social qui freine ou empêche la réalisation d'une habitude de vie d'une personne, ce qui entraîne pour elle une situation de handicap. De tels obstacles peuvent être identifiés lorsqu'il est question notamment de la circulation, des trottoirs, des stationnements, de l'accès aux lieux et aux édifices et, généralement, de toute question liée à l'aménagement urbain.

de son respect et de son exécution. Il peut, en tout temps, demander la mise en oeuvre de mesures correctives, ou, le cas échéant, la modification d'un plan déjà approuvé de même que la production d'un nouveau plan dans un délai qu'il détermine. »

Ajoutons qu'en vertu de l'article 48.39 de la Loi sur les transports, une municipalité doit assurer aux personnes handicapées l'accès à des services de transport adaptés à leurs besoins sur son territoire. De plus, la municipalité peut contracter afin d'assurer une liaison avec des points situés à l'extérieur de son territoire.

Un secteur crucial : le travail

Le travail demeure un secteur névralgique pour les personnes handicapées. Afin de favoriser leur intégration au marché du travail, la Loi sur l'intégration, par son article 63, a confié au ministre de l'Emploi et de la Solidarité sociale la responsabilité d'élaborer une stratégie d'intégration et de maintien en emploi, de la coordonner ainsi que d'en assurer le suivi et l'évaluation. À cet effet, la Stratégie nationale pour l'intégration et le maintien en emploi des personnes handicapées est entrée en vigueur en 2008.

Il est important de savoir que les personnes handicapées sont incluses en tant que groupe cible parmi les groupes visés par la Loi sur l'accès à l'égalité en emploi dans des organismes publics. Elles

peuvent ainsi bénéficier de mesures qui favorisent leur accès à des emplois dans des organismes publics et des municipalités qui comptent 100 employés et plus.

Des documents, des services et des immeubles accessibles

L'accès à l'information et aux services gouvernementaux ne pose généralement pas de problème pour la majorité des Québécois. Cependant, les personnes handicapées sont bien souvent défavorisées dans ce domaine. En vue d'améliorer la situation, le gouvernement du Québec, après consultation de l'Office, a adopté une politique d'accommodement raisonnable en matière d'accès aux documents et aux services offerts au public. Cette politique, en vigueur depuis décembre 2006, s'applique aux ministères et organismes publics visés par l'article 61.1 de la Loi sur l'intégration.

Par ailleurs, considérant que les premières normes de conception sans obstacles n'ont été adoptées au Québec qu'en 1976, une très grande majorité des immeubles construits avant cette date demeurent partiellement accessible ou inaccessible aux personnes handicapées. Pour remédier à cette situation, l'article 69 prévoit que le ministre du Travail doit, au plus tard le 17 décembre 2006, faire rapport au gouvernement sur l'accessibilité des immeubles¹ ayant été construits avant 1976. Ce rapport, fait en collaboration avec l'Office et les autres ministères et organismes publics concernés, doit porter,

entre autres, sur les problèmes d'accessibilité de ces immeubles et sur les types d'immeubles qui pourraient être visés par des normes ou en être exemptés, le tout accompagné d'un calendrier de réalisation. Un an après le dépôt de ce rapport, le Ministre a l'obligation de déterminer, par voie de règlement, les catégories d'immeubles qui devront être rendus accessibles et les normes que les propriétaires devront respecter.

À la suite de ce rapport déposé en 2007, les ministères et organismes publics concernés ont élaboré un plan décennal destiné à améliorer l'accessibilité de leur parc immobilier, notamment à l'égard du réseau de l'éducation, de la santé et des services sociaux, de l'administration publique ainsi que du milieu municipal. Précisions qu'un projet de règlement est par ailleurs en cours d'élaboration.

Une clause d'impact

L'article 61.2 prévoit que le ministre responsable de l'application de la Loi sur l'intégration (ministre de la Santé et des Services sociaux) doit obligatoirement être consulté lors de l'élaboration de mesures prévues par les lois et règlements pouvant avoir un impact significatif sur les personnes handicapées. Cette obligation légale, communément appelée « clause d'impact », a pour objet de permettre d'ajuster immédiatement ces mesures aux besoins des personnes handicapées lorsqu'ils sont mis en cause plutôt que d'agir rétrospectivement, sachant qu'il est généralement plus difficile et plus coûteux de défaire ce qui a été fait que de le prévoir au moment propice.

L'article 61.2 vise notamment à sensibiliser et à responsabiliser les organisations à l'importance de prendre en considération les conséquences possibles de certaines de leurs décisions sur la participation sociale des personnes handicapées. La clause d'impact devrait ainsi permettre de prévenir la création d'obstacles à la participation sociale des personnes handicapées lors de l'élaboration et de la révision des lois, des règlements, des politiques ainsi que des programmes pouvant avoir un impact significatif sur les personnes handicapées. ■

Me Christian Roux, avocat, est conseiller juridique à l'Office des personnes handicapées du Québec.

1 Il s'agit de ceux assujettis à la Loi sur la sécurité dans les édifices publics ou à la Loi sur la santé et la sécurité au travail

L'action municipale pour des milieux de vie accessibles

Renée Veillette

La démarche d'élaboration du plan d'action et de sa mise en œuvre engage les municipalités dans la réalisation d'actions favorisant la participation sociale des personnes handicapées dans les secteurs d'activités sous leur responsabilité. Pour favoriser la participation sociale des personnes handicapées, il faut réduire les obstacles qu'elles sont susceptibles de rencontrer dans leur quotidien, dans le milieu de vie qu'est le quartier ou la municipalité. Ainsi, le plan d'action de la municipalité doit contenir au moins les éléments suivants : l'identification des obstacles à l'intégration des personnes handicapées dans les secteurs d'activités relevant de ses attributions, la description des mesures prises au cours de l'année qui se termine, dans le but de réduire ces obstacles, ainsi que l'identification des mesures pour l'année qui débute.¹

En raison de la nouveauté de l'obligation d'adopter un plan d'action introduite par la Loi sur l'intégration et de certains facteurs propres à chaque milieu, le besoin s'est rapidement imposé pour certaines municipalités d'échanger et de s'entraider. En effet, très peu d'entre elles avaient développé une démarche de planification visant la participation sociale des personnes handicapées. Mentionnons que la Ville de Victoriaville, ayant déjà une bonne expérience dans ce domaine (en 2005, elle en était à son troisième plan d'action), a grandement été sollicitée pour partager son expertise. Un réseau d'échange a alors commencé à se constituer.

Un réseau en action

En 2007 et 2008, les représentants des Villes de Victoriaville et de Gatineau se sont rencontrés, afin d'échanger sur les

plans d'action. De ces rencontres germa l'idée de tenir une première rencontre provinciale pour échanger sur le thème « municipalité et accessibilité ». Un comité composé de huit municipalités s'est alors formé sous l'enseigne de « Municipalités accessibles, un réseau en action! ». Le slogan retenu veut marquer l'importance du réseautage pour le partage d'idées et de ressources.

Les objectifs que s'est donné le comité sont d'identifier les besoins des municipalités pour produire leur plan d'action, d'élaborer des outils pour y répondre et d'organiser un colloque annuel afin de partager leurs préoccupations et leurs réalisations. Depuis l'automne 2009, trois colloques ont été tenus. La popularité et la pertinence de cette activité ne se démentent pas, puisque le nombre de participants ne cesse d'augmenter. Ainsi, le colloque tenu à Montréal le 3 novembre dernier réunissait plus de 70 personnes représentant 31 municipalités. Précisons que 67 municipalités étaient alors assujetties à l'obligation de produire un plan d'action.

Si le premier colloque a surtout permis aux participants d'échanger sur les difficultés rencontrées dans l'élaboration des plans d'action, les deux autres ont été l'occasion de produire et de diffuser deux outils fort intéressants : le *Cahier des bons coups municipaux* et le *Répertoire des trouvailles en approvisionnement accessible*.²

On trouvera dans la suite du présent dossier des exposés et des entrevues portant sur les principaux aspects des démarches de cinq villes québécoises qui sont particulièrement actives dans ce domaine. Voici, en page suivante, quelques brèves présentations de réalisations puisées dans le *Cahier des bons coups municipaux*. ■

Renée Veillette est conseillère à la formation à l'Office des personnes handicapées du Québec.



Municipalités accessibles. Un réseau en action ! est un comité de travail réunissant des représentants de certaines municipalités engagées sur la question de l'accessibilité et de l'Office des personnes handicapées du Québec. Il a pour mandat d'identifier les besoins des municipalités quant à l'élaboration et à la mise en œuvre du plan d'action à l'égard des personnes handicapées, d'élaborer des outils et du contenu pour y répondre et d'organiser des activités pour les faire connaître et favoriser l'échange entre les municipalités.

Le comité 2012 est composé des représentants des Villes de Gatineau, Montréal, Saint-Eustache, Sainte-Catherine et Victoriaville. Il travaille présentement à l'organisation des activités auquel il conviera l'ensemble des municipalités assujetties à l'obligation d'adopter un plan d'action à l'égard des personnes handicapées.

1 Pour plus d'information, voir le *Guide pour la production du plan d'action annuel à l'égard des personnes handicapées*. À l'intention des ministères, organismes publics et des municipalités produit par l'Office des personnes handicapées du Québec et disponible sur son site Web : www.ophq.gouv.qc.ca

2 Le *Cahier des bons coups municipaux* et le *Répertoire des trouvailles en approvisionnement accessible* sont disponibles au centre de documentation de l'Office des personnes handicapées du Québec. Pour consulter le catalogue du centre de documentation : www.ophq.gouv.qc.ca



BOISBRIAND**Des fiches d'évaluation des obstacles dans les infrastructures municipales**

Les fiches permettent d'identifier les obstacles rencontrés par les personnes handicapées pour l'accès aux infrastructures (bâtiments et parcs) et services municipaux et de faire le suivi du processus de réduction ou d'élimination de ceux-ci. La fiche contient donc une section où sont précisés les correctifs nécessaires et une section faisant état des correctifs apportés. La Ville met de l'avant le dépassement des normes de conception sans obstacle du Code de construction du Québec.



VILLE DE BOISBRIAND



VILLE DE RIVIÈRE-DU-LOUP

RIVIÈRE-DU-LOUP
Une formation pour les élus et les cadres municipaux

La Ville de Rivière-du-Loup a offert à ses élus et à ses cadres (responsables des services des travaux publics, de l'urbanisme et des loisirs) une formation ayant pour but de les sensibiliser aux impacts de leurs décisions quant à l'accessibilité des infrastructures et des services aux personnes handicapées, et ce, en leur faisant mieux connaître les réalités quotidiennes vécues par celles-ci. La formation a été préparée et donnée par le Centre régional de réadaptation physique L'InterAction.



VILLE DE VARENNES

VARENNES**Un parc accessible pour tous!**

L'aménagement du parc Ki-Ri, d'abord pensé en fonction des attentes et des besoins des familles, est devenu un lieu intergénérationnel dont bénéficient tous les usagers : les tout-petits et leurs parents, les adolescents, les personnes âgées et les personnes handicapées. On y retrouve, entre autres, un sentier asphalté qui facilite les déplacements, une aire de pique-nique comportant des tables accessibles pour les personnes en fauteuil roulant, un fauteuil roulant adapté permettant à un enfant ayant une incapacité motrice d'avoir accès au jeu d'eau, des balançoires équipées de chaises thérapeutiques, des modules de jeux surdimensionnés permettant l'utilisation appropriée pour des personnes adultes ayant une incapacité intellectuelle et des modules de mise en forme pour les personnes âgées.



VILLE DE DRUMMONDVILLE

DRUMMONDVILLE
Un code de conduite des AMM (aide à mobilité motorisée)

La Ville de Drummondville et ses collaborateurs ont développé un code de conduite destiné aux utilisateurs d'AMM (utilisateurs de quadriporteurs, triporteurs, fauteuils motorisés) lorsqu'ils circulent sur la voie publique. Il contient des informations concernant les équipements de visibilité et le code de la sécurité routière ainsi que des recommandations relatives à la circulation et au comportement. Il s'agit de la première ville au Québec à se doter d'un tel code qui vise à augmenter la sécurité et la qualité de la cohabitation de tous sur la route. Une campagne de sensibilisation et de diffusion de l'information a été réalisée par l'Association des personnes handicapées de Drummondville, afin de faire connaître le code de conduite. À cet effet, une clinique de promotion a été tenue en juin 2010 grâce au soutien financier de l'Office des personnes handicapées du Québec.

Au cœur de l'action de Victoriaville

La politique d'accessibilité universelle

Propos recueillis par Michael Watkins



Jean Demers, urbaniste et Martin Lessard, urbaniste et directeur général de la Ville de Victoriaville.

MICHAEL WATKINS

Dès 1999, le conseil municipal de Victoriaville adopte sa première politique d'accessibilité universelle. À l'époque, cette politique novatrice est le fait d'une implication de la municipalité, mais aussi de nombreux organismes du milieu. L'objectif de cette politique est d'offrir un milieu de vie où chaque personne peut s'épanouir à sa mesure. Elle vise donc à éliminer les barrières qui font obstacle à la participation sociale des personnes handicapées. Comme le stipule la Ville sur son site Web : « Miser sur l'accessibilité assure une meilleure qualité de vie pour tous... »

Le directeur général de la Ville, M. Martin Lessard, urbaniste, l'avoue d'entrée de jeu : « En urbanisme, on nous apprend à tenir compte des facteurs sociaux, des facteurs économiques et des facteurs politiques qui influencent le développement d'une ville. Dans la réalité, les facteurs économiques sont souvent ceux qui ont le plus d'influence sur les processus décisionnels, mais, poursuit-il, nous avons aussi l'obligation de tenir compte des facteurs sociaux en matière d'aménagement, et l'accessibilité universelle, c'est un facteur social important! »

En poste depuis un peu plus de deux ans, le directeur général se considère privilégié d'avoir été embauché par une organisation pour laquelle l'accessibilité universelle est devenue une culture. Il dit même en avoir été impressionné. Aujourd'hui, qu'il s'agisse de l'aménagement d'un parc, d'un projet d'investissement au centre-ville ou en périphérie ou de quoi que ce soit d'autre, la Ville fera en sorte d'intégrer systématiquement des mesures d'accessibilité universelle. Le directeur général en veut pour exemple la récente décision de la Ville de mettre de l'avant un autre programme novateur en matière de construction d'habitations vertes intitulé *Victoriaville, habitation durable*, qui intègre les notions d'accessibilité universelle, « ce qui constituait, précise-t-il, un incontournable pour répondre aux besoins d'aujourd'hui et de demain ».

Comment la politique d'accessibilité universelle a-t-elle été instituée?

M. Jean Demers, urbaniste au service de la Ville est celui qui, à l'époque, fut le premier

à porter le dossier, ce qui l'a amené à recommander au conseil municipal les mesures visant à intégrer les préoccupations et les enjeux de l'accessibilité universelle. « L'avantage qu'on a eu ici, c'est qu'on a eu un milieu qui s'est mobilisé et qui a levé la main pour dire qu'il avait des besoins, et un conseil municipal qui a accepté d'écouter ces besoins et d'aller de l'avant avec des notions d'accessibilité », lance-t-il d'emblée. M. Demers rappelle que la notion d'accessibilité était déjà incluse au plan d'urbanisme de 1991. Dans les années qui ont suivi, un autre plan a été élaboré, pour lequel la population a été invitée à participer à des consultations publiques, à faire part de ses commentaires. Devant l'évidence des besoins exprimés, l'urbaniste a décidé de porter la question au conseil municipal qui l'a bien reçue, et c'est ainsi que le plan d'urbanisme subséquent a amené pour la première fois l'idée d'une politique d'accessibilité universelle.

DOSSIER



VILLE DE VICTORVILLE

Adoptée en 1999, la politique d'accessibilité universelle de Victoriaville repose sur cinq principes fondamentaux : égalité et équité; concertation avec les ressources du milieu; respects de l'autonomie et de la dignité; planification pour du développement durable; intégration architecturale et respect des capacités financières de la municipalité. Cela se traduit, entre autres, par la formation d'un Comité consultatif de la politique de la politique d'accessibilité universelle (CCPAU), un vecteur essentiel de mobilisation et de partenariat avec les organismes du milieu qui veille à la mise en œuvre de la politique et de son plan d'action.

Neuf secteurs d'intervention sont ciblés par la politique : concertation, bâtiments et équipements, aménagement urbain, transport, loisir, sécurité publique, communications, sensibilisation et ressources humaines. Elle est disponible en ligne à www.ville.victoriaville.qc.ca/accessible



VILLE DE VICTORVILLE

Le Programme de subventions « Victoriaville – Habitation DURABLE » vise à rendre plus simple et plus accessible monétairement le choix d'une construction plus écologique et écoénergétique et à promouvoir l'inclusion d'éléments d'accessibilité universelle. Le système de pointage permettant de déterminer le montant de l'aide financière accordé prévoit un pointage pour ces éléments. Par exemple des points sont accordés pour un niveau principal de la maison sans escaliers, ou pour l'aménagement d'une salle de bain au rez-de-chaussée permettant une future accessibilité universelle.



VILLE DE VICTORIAVILLE

Dans son programme d'entretien des voies publiques, la Ville prévoit l'installation de feux sonores aux endroits ciblés par le centre de réadaptation lorsque des feux de circulation doivent être modifiés ou remplacés. Quatre feux sonores ont déjà été installés et deux autres installations sont planifiées.

Pour mener à bien ce projet de politique, mais aussi pour piloter la production des plans d'action annuels exigés par la Loi, la Ville s'est assurée des services d'une conseillère externe, Mme Nathalie Roussel. Un comité constitué de citoyens, de professionnels de la ville et d'un élu a été formé. Ce dernier faisait d'ailleurs régulièrement état des travaux au conseil, si bien que la Ville était très au fait de la situation et intéressée par les avancées. Le directeur général le confirme : « Une des clés de la mobilisation du conseil municipal est le fait que très tôt dans le processus, un conseiller a été impliqué sur le comité, ce qui a fait en sorte que l'information se rende et la sensibilisation se fasse rapidement, et l'adhésion est venue d'elle-même. »

Poursuivant sur sa lancée, M. Lessard revient sur l'embauche de Mme Roussel qui, à plus d'un égard, a changé la donne et confirmé



Réalisé en 2009 le Sentier des découvertes a été aménagé avec l'objectif d'assurer l'accessibilité à tous les visiteurs incluant ceux ayant des incapacités (motrice, visuelle, auditive, intellectuelle, etc.). Il offre, entre autres, des poésies jeunesse sur l'environnement avec des plaquettes en braille et un circuit d'observation de dix animaux fabriqués de métaux récupérés. Un fil d'Ariane (bordure latérale de protection) indique le parcours à suivre tout en guidant spécifiquement le pas du promeneur non-voyant.

cette volonté de la Ville d'avoir une personne-ressource pour intervenir constamment, proposer des solutions, aller au-devant des gens et des services de la Ville pour inculquer cette culture d'accessibilité. « L'appart de cette ressource a été tel, confirme le directeur, qu'aujourd'hui, ce sont les services qui font appel à elle et non elle qui les interpelle. »

L'évolution de la culture organisationnelle

Lorsque questionnée concernant les difficultés qu'elle a pu rencontrer au fil des ans dans la réalisation de son mandat de conseillère de la Ville, Mme Roussel fait état de la méconnaissance des notions d'accessibilité universelle de certains professionnels – architectes, entrepreneurs, etc. – avec lesquels elle doit travailler. « Il n'est pas rare que des architectes m'appellent pour jaser des normes d'accessibilité. Je n'ai pas leur formation d'architecte, par contre, toute la partie sans obstacles, je la connais bien... ». Elle réalise donc qu'il y a un manque au plan de la formation de certains corps professionnels. Elle constate aussi des difficultés chez les fournisseurs qui ne sont pas sensibilisés à la production d'équipements qui soient accessibles, ce qui complique parfois les recherches. « Actuellement, il n'existe aucune formation en accessibilité, ajoute-t-elle, et ce que nous avons, nous l'avons bâti sur le terrain au fil des ans! »

M. Demers constate d'ailleurs une évolution, puisqu'au début les inspecteurs municipaux ne portaient pas attention à l'accessibilité des lieux. Il attribue à la fois au travail de Mme Nathalie Roussel, au comité consultatif, à la politique d'accessibilité et à l'obligation légale de produire un plan d'action le mérite de cette conscientisation. « Aujourd'hui, les entrepreneurs et les architectes communiquent systématiquement avec Mme Roussel, dès qu'ils ont un moindre doute, parce qu'ils savent que les inspecteurs refuseront un plan non accessible », confirme-t-il.

À Victoriaville, l'expérience démontre assez éloquemment que le rôle de l'urbaniste, comme celui de l'architecte et de l'entrepreneur, inclut dorénavant un incontournable, celui de l'accessibilité universelle. C'est pourquoi les deux urbanistes MM. Lessard et Demers, solidement appuyés par leur collègue responsable des questions d'accessibilité universelle, s'entendent pour dire que l'apprentissage des notions d'accessibilité devrait se trouver systématiquement au cœur de toute formation professionnelle ayant un impact sur les milieux de vie, et que les citoyens directement concernés doivent être au cœur des processus. ■

Michael Watkins est agent d'information à l'Office des personnes handicapées du Québec

Un engagement de la Ville de Matane

La production d'un plan d'action annuel

Dany Giroux, urbaniste



L'avenue Saint-Jérôme suite aux travaux de réfection.

DOSSIER



Bien qu'elle n'y soit plus obligée légalement, vu que sa population n'a dépassé 15 000 habitants qu'en 2007, la Ville de Matane élabore quand même chaque année un plan d'action favorisant l'intégration des personnes handicapées. Il s'agit en effet d'une préoccupation importante pour le Conseil municipal, qui y voit un geste déterminant pour l'accessibilité et la sécurité de tous les citoyens.

En 2011, la Ville a ainsi adopté son quatrième plan d'action annuel. La production et la coordination de ce plan d'action relèvent du Service de la gestion du territoire, lequel assume les responsabilités municipales en matière d'urbanisme, de génie et d'environnement. La gestion des projets de construction et de réfection des bâtiments et des infrastructures municipales fait partie de ces responsabilités. En intégrant ces secteurs d'activités, le Service de la gestion du territoire a une bonne vision transversale de l'organisation municipale dans la planification et la réalisation des projets, ce qui lui permet d'établir des liens avec les divers aspects des problématiques vécues par les personnes handicapées.

Des projets majeurs d'aménagement et d'adaptation

Voici quelques exemples de projets prévus au Plan, réalisés ou en voie de réalisation. En 2009-2010, la Ville a procédé à la réfection d'une artère importante au centre-ville, soit une partie de l'avenue Saint-Jérôme. Plusieurs bâtiments de services sont situés en bordure de cette rue, dont l'hôtel de ville, le bureau de poste ainsi qu'un centre d'hébergement et de soins de longue durée.

Lors de la préparation des plans et devis, des avis ont été demandés au Centre régional de réadaptation physique L'InterAction, un

centre spécialisé en déficience motrice, visuelle, auditive, du langage ainsi que de la parole. En effet, dans le cadre de ce projet de réfection majeure, la Ville a demandé à des professionnels de lui soumettre des recommandations afin de maximiser l'accessibilité et la sécurité de tous les piétons se déplaçant dans le secteur incluant les personnes handicapées. Les professionnels ont donc visité les lieux et formulé des recommandations qui ont été transmises aux ingénieurs et aux techniciens chargés de la préparation des plans et de la surveillance des travaux. Parmi celles-ci mentionnons : l'ajout d'une traverse piétonne près du bureau de poste, la construction de nouveaux trottoirs ou de nouvelles bordures face à des stationnements très vastes à parcourir pour une clientèle fonctionnellement aveugle, l'aménagement des trottoirs près des intersections et la hauteur de dégagement sous les panneaux de signalisation. Les plans et devis ont été ajustés et bonifiés afin de tenir compte des commentaires émis par les professionnels.

Un autre projet majeur vise à rendre l'hôtel de ville accessible aux personnes à mobilité réduite. Le Service de la gestion du territoire doit coordonner la préparation de plans et devis requis en vue de rendre accessibles l'hôtel de ville et les installations sanitaires.

Il s'agit d'un défi de nature particulière, puisque le bâtiment date de la fin des années 60.

En outre, la Ville participe actuellement à un comité composé de divers représentants, principalement du milieu de la santé et de l'habitation. Ce comité s'est réuni à plusieurs reprises, afin d'identifier des solutions pour favoriser l'augmentation du nombre de logements adaptés. Le comité a ciblé comme priorité la construction d'un nouveau bâtiment comprenant des logements adaptés pour accueillir des personnes handicapées. La Ville a déjà procédé à l'acquisition d'un terrain propice à la réalisation du projet.

Des initiatives de sensibilisation et de formation

Une opération de sensibilisation a été réalisée auprès de propriétaires de commerces et de services, concernant l'aménagement de cases de stationnement réservées à l'usage exclusif de personnes handicapées. Dans le cas d'établissements qui possédaient déjà des stationnements réservés, des améliorations ont été suggérées. Les principales lacunes constatées avaient trait à l'absence d'un panneau de signalisation ou à l'utilisation d'un panneau non conforme aux normes établies. Un agent de stationnement à l'emploi de la Ville voit, entre autres, au respect de la réglementation concernant les cases réservées à l'usage exclusif de personnes handicapées.

Afin de s'assurer que la Ville donnait l'exemple et respectait également ces normes, un technicien a inspecté l'ensemble des stationnements réservés à l'usage exclusif des personnes handicapées localisés sur des propriétés publiques. Des travaux ont été réalisés afin de corriger certaines anomalies.



Voulant donner l'exemple en matière d'aménagement d'espaces de stationnement réservés aux personnes handicapées, la Ville a décidé d'en ajouter près de ses édifices publics.

À titre d'exemples, certaines cases ne possédaient pas la largeur minimale requise, ou encore des panneaux de signalisation étaient manquants. Plusieurs cases ont été ajoutées près d'édifices publics et pour faciliter l'accès à des commerces, notamment au centre-ville.

Par ailleurs, afin de combler un manque de formation des employés à l'égard de l'approche auprès des personnes handicapées, la Ville a retenu les services d'une firme spécialisée. Ainsi, une formation a été offerte à des employés qui occupent des rôles d'accueil dans l'organisation. Deux formateurs, ayant eux-mêmes des incapacités, ont permis à une quinzaine d'employés de comprendre les besoins particuliers des personnes ayant des incapacités, de s'approprier les attitudes

adéquates avec ces personnes, de reconnaître les obstacles à leur inclusion et d'identifier des moyens pour les surmonter. Cette formation a aussi permis d'aider ces employés à mettre en pratique les habiletés requises pour communiquer avec des personnes handicapées.

Enfin, la préparation et la mise en œuvre des plans d'action successifs ont amené les divers services composant l'organisation municipale à développer une vision d'ensemble et commune des actions à poser. Désormais, les employés de chaque service ont acquis des réflexes leur permettant de bien percevoir les obstacles actuels et futurs à l'intégration des personnes handicapées et de proposer les solutions les plus appropriées. ■

Dany Giroux, urbaniste, est directeur du Service de la gestion du territoire de la Ville de Matane

DAIGNEAULT
AVOCATS • LAWYERS

Parce que **NOS COMPÉTENCES**
vous rendent **Maîtres de votre environnement**

353, rue Saint-Nicolas, (Place d'Youville), bureau 400, Montréal (Québec) Canada H2Y 2P1
T : 514 985-2929 • 1 888 228-5834 • F : 514 985-0595 • www.daigneaullinc.com • enviro@daigneaultinc.com

Robert Daigneault

Best Lawyers
Lawyer of the Year
2012

Environmental Law - Montréal

ROBERT DAIGNEAULT
avocat, biologiste et Fellow
administrateur agréé
et son équipe

L'accessibilité universelle à Québec

Un guide pratique visant une approche inclusive

Sébastien Lebel, Stéphanie Cantin et Laurent Dorval

Depuis plusieurs années, la Ville de Québec bonifie ses façons de faire pour favoriser l'accessibilité universelle à ses services et à ses infrastructures. Les bonnes pratiques en matière d'accessibilité sont souvent le fruit d'un travail de recherche, de concertation et d'essais sur le terrain visant la solution qui conviendra au plus grand éventail possible de clientèles. C'est ainsi qu'a été élaboré le *Guide pratique d'accessibilité universelle* qui demeure une composante essentielle du plan d'action établi par la Ville de Québec.



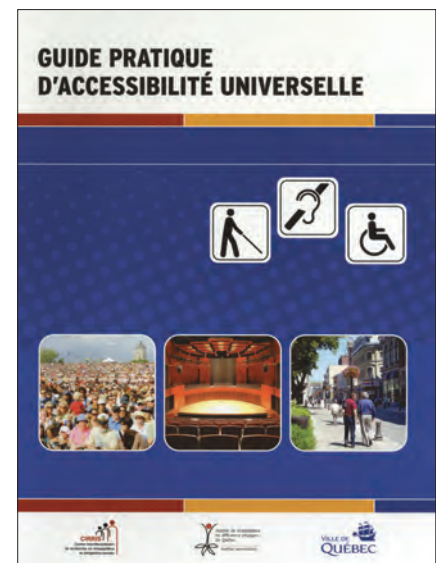
Trottoir avec cheminement sans obstacle

Au milieu des années 1980, le personnel municipal a constaté que certains aménagements réalisés pour faciliter les déplacements de personnes ayant une déficience visuelle pouvaient causer préjudice aux personnes en fauteuil roulant. Afin de corriger cette situation, un groupe de travail comprenant des représentants des personnes handicapées, des spécialistes de la réadaptation en déficience motrice et visuelle et du personnel municipal a été mis sur pied. Le principal objectif était alors de s'assurer que les interventions en aménagement urbain, faites au bénéfice d'un groupe particulier, ne portent pas préjudice à un autre groupe. Il s'agissait d'un exercice d'échange et d'apprentissage pour tous.

Bien sûr, ces rencontres ont démontré que les efforts déployés pour répondre aux

différents besoins en accessibilité étaient optimisés par une réelle concertation avec le milieu. Voilà pourquoi la Ville de Québec a créé, en 1992, la Table de concertation pour les déplacements sécuritaires des personnes vivant avec des déficiences physiques ou sensorielles, qui est maintenant devenue la *Table de concertation pour l'accessibilité universelle*. Au fil des rencontres, les membres de la Table ont constaté qu'il y avait peu d'ouvrages de référence simples, adaptés aux municipalités québécoises et tenant compte de l'ensemble des limitations. La Table de concertation a donc mis sur pied un comité de rédaction pour l'élaboration d'un *Guide pratique d'accessibilité universelle*.

Le Guide a été réalisé en partenariat avec l'Institut de réadaptation en déficience



physique de Québec (IRD PQ), le Centre interdisciplinaire de recherche en réadaptation et intégration sociale (CIRRIIS) et la Ville de Québec. Il a été édité pour la première fois en 2003 et bonifié en 2010. Il comprend 17 fiches pour l'aménagement des lieux publics et des bâtiments en vue de faciliter, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, les déplacements des personnes ayant des déficiences motrices, auditives et visuelles et de la population en général. Les fiches ont été développées en étroite collaboration avec les personnes ayant des limitations. Cet outil sert maintenant de référence et fait l'objet d'une formation dispensée par l'IRD PQ qui est offerte au personnel municipal et aux intervenants en réadaptation. Une centaine de personnes ont été formées en 2010-2011.



Un guide de bonnes pratiques

Le *Guide pratique d'accessibilité universelle* de Québec se veut convivial, concis et visuel pour permettre aux concepteurs d'infrastructures de trouver des réponses rapides sur des sujets précis. Intégrant la notion de « zone confort », il encourage les solutions optimales plutôt que minimales.

Le Guide vise ainsi la diminution des obstacles environnementaux, tant dans les bâtiments, les espaces extérieurs que pour l'accès à l'information. Il est conçu de manière à considérer toute la chaîne de déplacement d'un citoyen en y incluant les trottoirs et les traversées de rue, jusqu'à l'accès à un bâtiment public et à ses principales constituantes. Il regroupe des exemples concrets d'aménagement offrant, à l'ensemble des citoyens, la possibilité d'accéder sans entraves à l'espace public et de bénéficier des services offerts sans discrimination.

Voici quelques prescriptions tirées du Guide qui illustrent ce que cela signifie concrètement:

1. **Considérer un seul parcours pour permettre l'accès au même endroit pour tous.** Par exemple, la conception d'un accès à un bâtiment en pente douce servira à l'ensemble des usagers plutôt qu'une rampe d'accès pour les uns et un escalier pour les autres. Cette approche valorise une réponse intégrée pour toutes les clientèles plutôt qu'un cumul, encore trop présent dans les pratiques et les réglementations, avec des réponses particulières. Il est donc important d'introduire le principe d'accessibilité universelle dès la conception, afin de réduire les risques de correctifs ultérieurs qui peuvent générer des coûts importants, une fonctionnalité discutable et des impacts non désirés.
2. **Opter pour un design inclusif.** En plus de l'inclusion des personnes avec et sans limitations, le processus de design doit également prendre en compte plusieurs incapacités : sensorielles, cognitives, motrices, sociales, etc. Ainsi, l'absence totale de dénivelé entre une rue et le rabaissement de trottoir à l'intersection est idéale pour une personne en fauteuil roulant, mais devient confondante pour une personne handicapée visuelle utilisant une canne blanche. Le maintien d'un dénivelé de 13 mm offre donc une option viable.
3. **Mettre l'accent sur la continuité du parcours.** Par exemple, une attention particulière doit être apportée pour

établir des corridors piétonniers linéaires et dégagés de tout élément de mobilier, temporaire ou permanent (bancs, poubelles, supports à vélo, affiches, poteaux, bacs à plantation, etc.). D'autres choix peuvent être faits dès le départ pour faciliter les déplacements et l'orientation : revêtements de sol non éblouissants, contrastes de couleur, de tonalité ou de texture, signalisation sans contre-jour, etc.

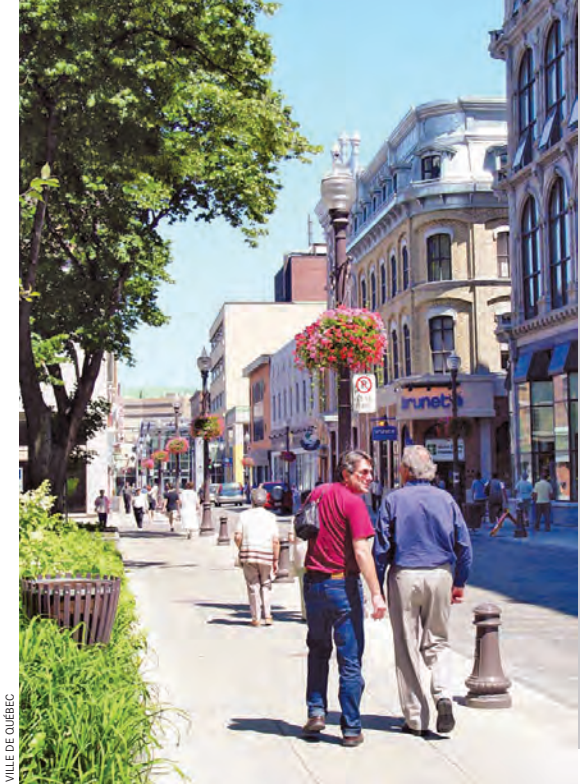
4. **Saisir les occasions.** Comme l'adaptation des infrastructures et des équipements existants peut représenter des coûts élevés, la Ville profite des programmes de réfection de voirie pour inclure les préoccupations d'accessibilité : rabaissement de trottoir aux intersections, recul des éléments de mobilier pour libérer un corridor sans obstacles. Les programmes de réaménagement des espaces publics sont aussi l'occasion d'introduire l'accessibilité universelle aux aires de jeux, la révision de la signalisation et l'adaptation des parcours utilitaires, de promenade, de découverte ou de détente.

Un exemple de signalisation accessible

Au parc Victoria, grand espace récréatif multifonctionnel et familial situé au centre ville de Québec, la signalisation a été repensée afin de permettre à la population une fréquentation du site qui soit agréable tout en permettant une orientation facile, efficace, sécuritaire et sans obstacles. À ce chapitre, l'application du Guide pratique d'accessibilité universelle s'est traduite par :

- l'identification des parcours exigeant une dépense minimale d'énergie et facilitant l'orientation;
- une localisation stratégique des éléments signalétiques aux endroits où les changements de direction sont possibles;
- une uniformisation conceptuelle et graphique;
- la prépondérance des pictogrammes par rapport au texte.

Ainsi, le plan du parc indique la localisation des sentiers accessibles, les zones d'activités et de services, les limites et les potentiels d'accessibilité du site et les caractéristiques des sentiers (longueur, largeur, pente, surface, etc.). De plus, la graphie utilise des contrastes de tonalité et des caractères typographiques simples, sans empatement et de bonnes dimensions.



VILLE DE QUÉBEC

L'objectif de cet aménagement est de permettre à l'ensemble des piétons, quelles que soient leurs capacités, de l'utiliser de façon sécuritaire et autonome.

Une approche inclusive fondée sur la concertation

La réussite de toute cette démarche demeure liée à un dialogue permanent avec les associations de personnes handicapées et avec les spécialistes de la réadaptation. Elle est aussi tributaire d'une opinion publique et d'une classe politique sensibilisée aux principes de qualité de vie et d'égalité d'accès à l'espace public.

Avec l'emphase mise sur la continuité dans la chaîne des déplacements, la notion même d'accessibilité universelle doit être perçue comme une valeur inclusive. Sa prise en compte doit s'insérer dans une approche globale et se traduire par des aménagements vraiment universels et conviviaux. Le tout ne doit plus être interprété comme étant des investissements pour répondre aux besoins particuliers et légitimes des minorités. L'accessibilité universelle, et sa transposition dans le réel, doit maintenant être intégrée comme une donnée favorable et bénéfique pour tous, que ce soit dans la rue, le parc, le quartier ou les lieux de services. Il s'en dégage, en prime, un potentiel participatif pour l'ensemble des citoyens, que ce soit dans les sphères privée ou publique, à titre individuel ou associatif. ■

Sébastien Lebel, architecte paysagiste, Stéphanie Cantin, M.A. loisir, culture, tourisme, et Laurent Dorval, technicien en transport, sont à l'emploi de la Ville de Québec.

L'accessibilité à Laval

Michel Richard, urbaniste

Le rôle clé du comité consultatif conjoint

Dès 1986, la Ville de Laval s'est dotée d'un véritable plan d'action sur l'accessibilité, démontrant ainsi une volonté et un souci de bien-être et de justice sociale pour tous les Lavallois et Lavalloises. L'adoption de ce Plan, premier pas vers une réelle prise en charge de la problématique de déplacement des personnes handicapées ou à mobilité réduite sur le territoire de Laval, a été consécutive à la création d'un comité consultatif spécifique qui demeure la pierre angulaire de cette démarche. S'en est suivi la mise en œuvre d'un train de mesures visant à faciliter plusieurs facettes de la vie de ces citoyens.

Le 11 février 1986, la Ville de Laval créait le Comité consultatif conjoint sur l'accessibilité (CCCA), devenant ainsi l'une des premières grandes municipalités du Québec à s'engager fermement à consacrer un budget annuel pour la réalisation de travaux inhérents à l'accessibilité aux personnes handicapées et à mobilité réduite. Le CCCA avait notamment le mandat d'élaborer un plan d'action visant l'accessibilité des personnes handicapées et à mobilité réduite. Avec l'adoption de ce Plan, la Ville de Laval reconnaissait, en toute égalité des chances, sans discrimination ni privilège aux citoyens handicapés, le droit d'accéder à l'ensemble des bâtiments municipaux de Laval dans les meilleures conditions possibles.

Ainsi, le CCCA est devenu le véritable pivot du Plan d'action sur l'accessibilité de la Ville de Laval. Son mandat est d'aider les instances municipales à orienter leurs actions en vue de rendre accessible, de façon progressive, l'ensemble des immeubles et des lieux publics du territoire de Laval en fonction des priorités déterminées. Quant au Plan, il vise notamment à assurer une meilleure accessibilité aux édifices et aux espaces verts, à assurer aux personnes handicapées l'accès aux services auxquels elles ont droit et à faciliter la circulation des personnes handicapées sur les voies publiques.

Le Comité, chargé de l'application de ce programme, est présidé par un membre du conseil municipal et comprend des employés municipaux, des membres de divers organismes représentant des personnes handicapées, un représentant de l'Office des personnes handicapées du Québec, des citoyens et un consultant. L'expertise variée des membres permet de

mieux faire comprendre la nature réelle des obstacles rencontrés par les personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Parmi les nombreuses initiatives conséquentes visant l'accessibilité des personnes handicapées et à mobilité réduite, nous retiendrons ici les mesures d'aménagement du territoire, l'ajustement de la réglementation municipale, la création d'un prix récompensant les initiatives du milieu ainsi que l'application de programmes d'adaptation des logements.

L'aménagement du territoire

Le Service de l'urbanisme tient évidemment un grand rôle dans ce domaine. Il doit voir à ce que les personnes handicapées aient accès aux aménagements urbains et au plus grand nombre possible de bâtiments construits sur le territoire de Laval, notamment en s'assurant que les permis émis pour

la construction, l'agrandissement et la rénovation de bâtiments respectent les normes municipales traitant de l'accessibilité.

Le Service est notamment chargé :

- de promouvoir l'importance de la planification d'aménagements favorisant l'intégration des personnes handicapées;
- de planifier le développement du territoire en favorisant l'intégration de ces personnes;
- de tenir compte des principes d'accessibilité lors de l'élaboration des réglementations municipales;
- d'informer les citoyens, les développeurs, les constructeurs et les professionnels au sujet des réglementations municipales appliquant ces principes.

Dans le cadre du Plan d'action de 2012 favorisant l'accessibilité aux personnes handicapées et à mobilité réduite, le Service



VILLE DE LAVAL

DOSSIER





VILLE DE LAVAL

Exemples d'aménagement intégrant des accès pour les personnes handicapées.

« Le Service de l'urbanisme tient évidemment un grand rôle dans ce domaine. Il doit voir à ce que les personnes handicapées aient accès aux aménagements urbains et au plus grand nombre possible de bâtiments construits sur le territoire de Laval. »

DOSSIER



de l'urbanisme devra notamment préparer un document à grande diffusion regroupant les normes d'accessibilité du règlement de construction municipal.

La réglementation de la construction

Dès 1997, le règlement de construction de Laval a été modifié pour assurer une meilleure accessibilité aux personnes handicapées et à mobilité réduite. Ces dispositions normatives, plus sévères que celles du Code de construction du Québec, comprennent notamment les éléments suivants :

- L'exigence quant au calcul des entrées sans obstacles dans un bâtiment n'inclut pas l'entrée principale qui doit, dans tous les cas, être sans obstacles;
- Chaque aire de plancher d'un bâtiment doit être desservie par un ascenseur, un appareil élévateur à plate-forme destiné au transport des personnes ou par une rampe d'accès applicable à une plus grande série d'usages et de travaux que ceux exigés par le Code de construction;
- La pente maximale des rampes est de 1:12 pour toute issue horizontale et pour tout autre parcours lorsque le public y a accès, même si elles ne font pas partie d'un parcours sans obstacles;
- Le balcon d'une habitation desservant un logement ou une chambre doit être accessible par un parcours sans obstacle;
- L'accessibilité à au moins une cabine d'essayage doit être assurée dans un établissement commercial.
- Dans les habitations de 13 logements et plus, au moins 10 % des nouveaux loge-

ments doivent être totalement accessibles et l'ensemble du bâtiment doit être accessible sur les points suivants : la dimension des portes, la quincaillerie, les boutons d'appel aux logements, les éléments de charpente pour les barres d'appui, les boîtes aux lettres, les aires de manœuvre dans certaines pièces et de part et d'autre des portes d'accès aux appartements.

Le Prix Accès

Le Prix Accès a été créé par la Ville de Laval en 1992 à l'instigation de son CCCA. Il récompense les entreprises qui se sont illustrées par des réalisations marquantes en matière d'accessibilité, tels des aménagements extérieurs ou intérieurs allant au-delà de la stricte conformité aux diverses réglementations, de façon à permettre aux personnes à mobilité réduite d'accéder plus facilement à leurs installations. La Ville a également rendu hommage aux firmes d'architectes ayant rendu possibles ces aménagements.

Depuis 2008, la Ville de Laval décerne le Prix Accès lors du Gala Reconnaissance Laval – Visages d'art, organisé en collaboration avec l'Association régionale de loisirs pour personnes handicapées de Laval. Les lauréats profitent ainsi d'une plus grande visibilité dans la communauté, ce qui augmente l'impact des prix décernés.

Les programmes d'adaptation de logements

La Ville de Laval a accepté de gérer par délégation l'application de deux programmes de la Société d'habitation du Québec à l'intention des personnes âgées, handicapées

et à mobilité réduite. Il s'agit, d'une part, du programme Logements adaptés pour aînés autonomes (LAAA), par lequel une aide financière d'au plus 3 500 \$ est offerte aux personnes âgées à faible revenu qui doivent apporter des adaptations mineures à leur logement afin de continuer à y vivre de façon autonome et sécuritaire.

D'autre part, la Ville applique le Programme d'adaptation de domicile (PAD), qui s'adresse aux personnes handicapées, notamment dans le cas où on doit modifier ou adapter le domicile pour pouvoir y entrer et en sortir plus facilement.

Un vaste éventail d'interventions

Comme on peut le voir, les exemples laval-lois d'interventions en matière d'accessibilité ne manquent pas. On pourrait même en ajouter plusieurs autres, tels l'exigence de places de stationnement réservées, l'aménagement de bateaux pavés aux endroits manquants, l'installation de feux pour piétons à décompte numérique et de feux sonores pour les personnes aveugles, l'inventaire des lieux où résident les personnes handicapées afin de planifier leur sauvetage en cas d'urgence et l'offre d'un camp de jour aux enfants handicapés.

En définitive, adapter l'environnement bâti pour le rendre plus accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite, c'est bien plus qu'une simple priorité à Laval! ■

Michel Richard, urbaniste, est adjoint à la direction du Service de l'urbanisme de la Ville de Laval.

Selon des élues concernées, Montréal entend intensifier son action

De l'accessibilité des immeubles municipaux au design urbain

Propos recueillis par Renée Veillette

À la Ville de Montréal, le développement de l'accessibilité universelle se poursuit depuis déjà de nombreuses années. Les investissements consentis annuellement depuis 2004 pour rendre accessibles les immeubles municipaux, la mise au point d'outils de mise en œuvre et l'adoption plus récente d'une politique d'accessibilité universelle illustrent cet engagement continu. La perspective de conjuguer ces efforts avec le design urbain devrait permettre d'étendre la démarche à l'ensemble des espaces publics montréalais.

Les résultats de l'opération visant à rendre accessibles l'ensemble des immeubles municipaux sont déjà très perceptibles à Montréal. Mme Lise Poulin, conseillère d'arrondissement de Lachine et membre de la Commission sur le développement social et la diversité montréalaise, peut en témoigner personnellement, se déplaçant elle-même en fauteuil roulant électrique. « Je ne me suis jamais arrêtée, nous confie-t-elle, devant les réactions que peuvent susciter mes limitations fonctionnelles. Au contraire, elles m'animent et puisent chez moi une force inestimable. C'est ce qui fut entre autres à l'origine de mon engagement dans la communauté et sur la scène de la politique municipale. »

« Imaginez seulement, poursuit-elle, ce que sont mes déplacements, lorsque je vais rencontrer mes citoyens à leur résidence ou lors de mes visites dans des organismes et entreprises situés dans des endroits non accessibles. Imaginez aussi si je ne pouvais pas avoir accès aux bâtiments municipaux et même à mon propre bureau d'arrondissement. »

D'où l'importance que Mme Poulin attache aux progrès réalisés en matière d'accessibilité des immeubles municipaux, lesquels font, dit-elle, « la différence dans mon quotidien et celui de nombreux citoyens ». Elle attribue ces avancées à l'enveloppe budgétaire de deux millions de dollars dont la Ville dispose annuellement pour les immeubles où l'on offre des services de première ligne à la population, soit les mairies d'arrondissement, les lieux de diffusion culturelle, les centres communautaires et les centres de loisirs.

« Les projets sont choisis en collaboration avec les organismes du milieu, de manière à obtenir

les meilleurs résultats pour les montants investis. On parle d'aménagement de places réservées dans les stationnements, de donner un accès de plain-pied à l'entrée principale des immeubles, de réaménager des salles de toilettes, de concevoir le mobilier adapté pour personnes en fauteuil roulant, de modifier les ascenseurs, d'améliorer la signalisation, etc. »

Pour la mise en œuvre de ses projets, la Ville de Montréal doit faire appel à des ressources professionnelles nombreuses et se doter d'outils lui permettant de préciser ses attentes relativement à l'accessibilité universelle. Ainsi, nous apprend-elle, « la Ville a mandaté la Société Logique afin de réaliser un guide d'accessibilité universelle pour les immeubles municipaux ; ce guide permettra de normaliser l'adaptation des immeubles existants et l'accessibilité universelle pour les nouveaux immeubles, et sera inclus aux clauses générales du devis de la Ville ».

Conjuguer design et accessibilité universelle

En juin 2011, la Ville de Montréal adoptait sa Politique municipale d'accessibilité universelle, qui comporte quatre axes d'intervention : architectural et urbanistique; programmes, services et emplois; communications; sensibilisation et formation.

Pour Mme Jocelyn Ann Campbell, membre du comité exécutif de la Ville de Montréal responsable du développement social et communautaire, de la famille et des aînés, l'adoption de cette politique fournit l'occasion d'établir un lien avec la désignation de Montréal en tant que « Ville UNESCO de design », obtenue en 2006. « Il faut continuer d'intégrer dans nos bâtiments et nos milieux respectifs les objectifs d'accessibilité, pour



Mme Lise Poulin, conseillère d'arrondissement de Lachine.

justement inspirer des environnements de vie plus novateurs et qui améliorent la vie quotidienne, eux-mêmes des objectifs de l'UNESCO ».

« Ainsi, soulève-t-elle, pourquoi ne pas aller encore plus loin dans nos actions en conjuguant le talent de nos designers et notre volonté de rendre la métropole toujours plus universellement accessible, volonté qui est au cœur même des engagements que nous avons pris avec l'adoption de notre politique? »

Convaincue de la portée structurante du design pour l'atteinte des objectifs de la politique d'accessibilité universelle de la Ville, Mme Campbell estime essentielle la participation de tous les arrondissements et de toutes les directions et divisions concernées, afin d'introduire explicitement la notion d'accessibilité universelle dans l'ensemble des devis d'appels d'offres, des



programmes et cahiers des charges, ainsi que des concours lancés auprès des concepteurs¹. Et ce, au moment même où le mobilier urbain, la signalisation, les bâtiments, les parcs, les rues sont pensés et dessinés.

« Ce n'est que par la mobilisation et l'engagement de tous que nous pourrions recréer une ville et des milieux de vie inclusifs – tant privés que publics – et améliorer la qualité de vie des citoyens, des jeunes, des familles et des personnes âgées. Cela est d'autant plus important, précise-t-elle, dans le contexte où la Ville élabore actuellement un plan d'action en vue de devenir une Municipalité amie des aînés. Ce que nous souhaitons, c'est que les entreprises, les institutions et les organismes montréalais assument eux aussi ce leadership et incluent dans leurs propres projets les principes de l'accessibilité universelle ».

Contribuer à l'égalité des chances et à l'inclusion

Faisant le lien avec le Plan d'action triennal en accès à l'égalité en emploi de la Ville de Montréal, Mme Lise Poulin rappelle pour sa part que ce plan comprend une série de mesures favorisant l'intégration des personnes handicapées, dont certaines visent à assurer l'accessibilité aux locaux utilisés pour les formations ainsi que pour les tests et entrevues de sélection. « On se propose aussi d'informer les candidats de l'accessibilité de nos lieux de travail afin d'accroître l'embauche de personnes handicapées parmi nos employés. »

Elle note également que pour exercer un emploi, « certaines personnes ont des besoins particuliers qui vont au-delà de l'accès au simple bâtiment ; c'est pourquoi, dit-elle, il est très important de sensibiliser les employés à cette réalité et de s'assurer que tous aient une

compréhension similaire de la situation. » C'est ce que fait la Ville de Montréal, par le biais d'une formation sur la Politique d'accessibilité universelle, offerte particulièrement aux gestionnaires immobiliers municipaux comme à tous les élus.

Pour Mme Jocelyn Ann Campbell, : « Si le design est un extraordinaire outil d'intégration et d'inclusion dans une ville, je nous invite tous à miser sur ce puissant levier pour offrir aux citoyens des milieux de vie plus accessibles et mettre ainsi en valeur la diversité de chacun. » Et Mme Poulin de renchérir : « Tous les individus peuvent utiliser un bâtiment accessible, mais le contraire est faux. Alors essayons collectivement de penser à chacun afin que tous aient accès aux immeubles et, de cette façon, la Ville de Montréal sera riche d'idées car tous les citoyens pourront être entendus ». Et elle conclut : « Aidez-nous à être un modèle d'inclusion ». ■

1 Voir le site Web du Bureau du design qui diffuse des articles et documents de références pertinents pour concevoir une ville accessible, à l'adresse suivante. : <http://mtlunescodesign.com/>

DOSSIER



Abonnez-vous à l'infolettre VOIRVERT EXPRESS

pour ne rien rater de nos dernières nouveautés !

Pour vous inscrire gratuitement : www.voirvert.ca/bulletin



LE PORTAIL DU BÂTIMENT DURABLE AU QUÉBEC

VOIRVERT.ca

Milieus accessibles

Guides et liens utiles

Guide pour la production du plan d'action annuel à l'égard des personnes handicapées. À l'intention des ministères, des organismes publics et des municipalités. Office des personnes handicapées du Québec (2011). 88 p.

www.ophq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/DD2658_Guide_Production_V13_23-09.pdf

Le guide présente l'environnement légal et politique des plans d'action ainsi que la notion de participation sociale appliquée à ceux-ci. Il propose une démarche type pour la production d'un plan d'action, un aide-mémoire des différentes étapes de sa production ainsi qu'un modèle de présentation.

Guide en matière de stationnement pour personnes handicapées à l'intention des municipalités.

Office des personnes handicapées du Québec (2010). 23 p.

www.ophq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/Guides/1207_MAJ_202010-03-01_Guide_en_matiere_de_stationnement_pour_les_personnes_handicapes_a_l_intention_des_municipalites-13mai.pdf

Le guide aborde principalement trois sujets. Il traite du pouvoir des municipalités de réserver des espaces de stationnement, pouvoir qui découle du Code de la sécurité routière, de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et de la Loi sur les compétences municipales, spécifie le nombre de places à réserver et aborde les éléments de l'aménagement de ces places, entre autres, les normes relatives à l'aménagement qui se retrouvent au Code de construction du Québec.

Cahier des bons coups municipaux. Municipalités accessibles, un réseau en action (2010). 66 p. Disponible en format PDF sur demande au centre de documentation de l'Office des personnes handicapées du Québec

Le document présente 62 réalisations de 20 municipalités visant à rendre le milieu et les services plus accessibles aux personnes handicapées, et ce, dans des domaines d'activités variés : communication, équipements municipaux de loisirs, culture et plein air, formation, transport, etc.

Répertoire des trouvailles en approvisionnement accessible. Municipalités accessibles, un réseau en action (2011). 32 p. Disponible en format PDF sur demande au centre de documentation de l'Office des personnes handicapées du Québec

Le document s'adresse aux municipalités qui doivent toutes tenir compte, dans leur processus d'approvisionnement lors de l'achat ou de la location de biens et de services, de leur accessibilité aux personnes handicapées. Il présente différents produits répondant aux normes d'accessibilité ainsi que leurs fournisseurs pour les catégories : sports, culture, loisir et plein air, architecture et bâtiments, aménagement urbain, formation, communication et sensibilisation et équipements de bureau.

Vers l'accessibilité universelle du transport collectif. Guide pratique pour l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de développement à l'intention des autorités organisatrices de transport. Mylène Gauthier et Sophie Lanctôt, ministère des Transports du Québec. (2010). Format cartable.

www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/bpm/Guide_accessibilite_transport.pdf

Destiné aux autorités organisatrices de transport concernant leurs obligations prévues à l'article 67 de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale, cet outil présente le contexte légal dans lequel s'inscrit cette obligation ainsi que des informations permettant de mieux comprendre les caractéristiques des personnes ayant des incapacités. Il propose une démarche pour l'élaboration du plan de développement en présentant des approches et des outils pratiques pour recenser les obstacles et pour prioriser et programmer les interventions.

Guide pratique en accessibilité universelle. Service de l'aménagement du territoire de la ville de Québec en collaboration avec l'Institut de réadaptation en déficience physique du Québec (2010), 25 p.

www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/proprietie/amenagements_adaptes.aspx

Le guide s'adresse au grand public et, plus particulièrement, à tous les gestionnaires et chargés de projets ainsi qu'à tous les professionnels de l'aménagement et de la réadaptation. Il comprend 17 fiches pour l'aménagement des lieux publics et des bâtiments en vue de faciliter, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, les déplacements des personnes ayant des incapacités motrices, auditives et visuelles et de la population en général. Les fiches ont été développées en étroite collaboration avec les personnes ayant de telles incapacités.

Centre de documentation

Office des personnes handicapées du Québec

www.ophq.gouv.qc.ca/documentation-et-publications/centre-de-documentation.html

Le centre de documentation de l'Office est ouvert au public. Il dispose de quelque 20 000 documents portant sur des sujets variés, reliés à l'intégration scolaire, professionnelle et sociale des personnes handicapées incluant des documents généraux et techniques concernant l'accessibilité du milieu.





Zonage agricole provincial

Le privilège de construction d'une résidence pour l'agriculteur, n'en est plus un au moment de vendre sa ferme

Me Karine Boies

Depuis 1978, la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* a mis en place un régime de protection du territoire agricole institué, tel que l'indique son article 1.1, pour « assurer la pérennité d'une base territoriale pour la pratique de l'agriculture et de favoriser, dans une perspective de développement durable, la protection et le développement des activités et des entreprises agricoles dans les zones agricoles dont il prévoit l'établissement. ».



GINO CARON

Or, malgré cet article introductif qui fait sien les principes de développement durable de l'agriculture incluant les activités et entreprises agricoles, certains sont d'avis que l'application de cette loi faite par la Commission de la protection du territoire agricole du Québec (ci-après : « CPTAQ »), véritable chien de garde des terres agricoles au Québec, limite le morcellement et l'aliénation des terres agricoles en ayant pour effet de ralentir la diversification des exploitations et conduire à une sous-utilisation des ressources disponibles¹;

De plus, cette loi cause certains obstacles au développement de la relève en agriculture et à la restructuration des entreprises, notamment lorsqu'un financement est nécessaire pour apporter des investissements importants à une exploitation. L'un des obstacles majeurs est sans l'ombre d'un doute les résidences construites sous l'égide de l'article 40 de la LPTAA. Considéré comme un privilège de l'agriculteur, l'article 40 LPTAA, tel qu'il le sera démontré dans la présente, n'en est plus un au moment où l'agriculteur souhaite transmettre son entreprise à la relève ou encore restructurer son entreprise pour en assurer la pérennité.

Privilège de l'article 40 LPTAA : rappel du principe et des conditions d'application

En zone agricole provinciale, nul besoin de rappeler que tout lotissement ou aliénation est interdit lorsque le propriétaire se réserve un droit d'aliénation sur un lot contigu ou réputé contigu, à moins d'avoir obtenu l'autorisation de la CPTAQ. Toutefois, la LPTAA prévoit essentiellement deux exceptions à l'obligation d'obtenir une autorisation pour une personne qui souhaite se construire une résidence en zone agricole, soient la possibilité d'invoquer des droits

¹ Thériault, Carl, « Protection du territoire et des activités agricoles du Québec : une loi mal aimée », Le Soleil, Québec, Éditions du 3 décembre 2010, ce dernier rapportant les conclusions d'une enquête entreprise par le professeur de l'UOAR, M. Clermont Dugas.

acquis en vertu des articles 101 et suivants de la LPTAA et le privilège de construction de l'agriculteur sous l'égide de l'article 40 LPTAA.

Ainsi, ce privilège a été introduit par le législateur afin de répondre aux besoins résidentiels qu'implique une exploitation agricole sans toutefois provoquer le morcellement des terres agricoles². Ainsi, le bénéficiaire de ce privilège est soustrait de

- la principale source de revenus du bénéficiaire doit être l'agriculture;
- l'entité agricole doit être viable;
- la connaissance ou l'expérience du métier d'agriculteur de la part du bénéficiaire;
- la commune renommée que le bénéficiaire est un agriculteur;
- le bénéficiaire assume l'ensemble des décisions quant à l'entreprise³;

Il est également important de noter que ce privilège est un droit personnel qui ne crée pas de droits acquis et n'est pas transmissible à des tiers.

Ceci étant dit, le principe est à l'effet que la résidence construite sous l'égide de cette disposition doit demeurer attachée à l'exploitation agricole. Cela a donc pour conséquence que la personne qui souhaite vendre sa terre agricole mais qui décide toutefois de conserver sa résidence en la détachant du reste de sa terre doit demander l'autorisation à la CPTAQ puisqu'il s'agit d'un usage autre qu'agricole. Autre cas de figure, un agriculteur possédant deux (2) types d'exploitation, par exemple une production acéricole et une production porcine, souhaite conserver la production acéricole avec sa résidence et vendre l'exploitation porcine à un tiers. Encore là, une autorisation de la CPTAQ est nécessaire. Mais qu'en est-il du sort de ces demandes d'autorisation devant cette commission?

La quasi-impossibilité de procéder au détachement d'une résidence construite sous l'égide de l'article 40 LPTAA

Tel que les commissaires de la CPTAQ ont l'habitude de préciser dans leurs décisions, selon une jurisprudence abondante et constante, le détachement d'une résidence construite en vertu de l'article 40 LPTAA, est presque systématiquement refusé⁴. En effet, les cas où une telle autorisation a été accordée sont rarissimes et se comptent presque sur les doigts d'une main⁵.

Les considérations justifiant le refus d'une telle demande sont multiples :

- la résidence non-reliée à l'agriculture est de nature à compromettre l'homogénéité d'un milieu dynamique et actif au niveau agricole;

le détachement équivaldrait à accorder aux agriculteurs un droit qu'un autre citoyen n'a pas, ainsi on pourrait réaliser indirectement ce que la loi ne permet pas directement;

- autoriser de telles demandes créerait un précédent dangereux et amènerait un effet d'entraînement;

- Étant donné qu'il y a quelques résidences non-relées à l'agriculture dans les environs, il n'y a pas lieu d'en augmenter la concentration;

- les considérations d'ordre personnels ou économiques n'influencent pas les décisions;

- la Commission a comme objectif d'assurer la pérennité de la zone agricole.

Quant aux cas rarissimes où la CPTAQ a autorisé le détachement d'une résidence, il s'agit de cas où souvent on constate l'inexistence de préjudice à l'agriculture si l'autorisation est accordée. Par exemple, ce fut le cas alors que la parcelle de terre sur laquelle un agriculteur demandait de s'installer se retrouve enclavée par deux autres résidences ou encore alors que la terre agricole a perdu son potentiel et que la résidence s'intègre dans un usage localement dominant.

Un autre cas d'autorisation accordée, mais considéré par la Commission comme un cas d'espèce qui ne constitue nullement un précédent, est celui de la *Ferme Alain Chicoine inc.* Dans ce dossier, l'entreprise devait procéder à une restructuration financière importante en raison du fait que le capital et les frais rattachés à la résidence visée ajoutait une contrainte financière qui limitait tout investissement additionnel pouvant augmenter l'efficacité de l'entreprise. Il est à noter que dans ce cas, la CPTAQ a considéré que « l'emplacement résidentiel à l'endroit visé n'aurait pas pour effet de briser davantage l'homogénéité de la communauté et du paysage rural concerné, ni de nuire à la pratique et au développement de l'agriculture sur les lots avoisinants »⁶.

Enfin, il est utile de préciser qu'en plus d'une quasi-impossibilité de procéder au détachement d'une résidence construite

l'obligation de demander une autorisation pour se construire une résidence. Pour ce faire, une simple déclaration à la CPTAQ est nécessaire. Bien évidemment, comme tout privilège conféré par une loi, certains critères doivent être remplis pour qu'une personne puisse être admissible à l'invoquer, soient :

- l'agriculture doit être la principale occupation du bénéficiaire, le temps consacré aux activités agricoles doit être prépondérant;

2 CORMIER, Louis-A. et SYLVESTRE, Louis F., *Loi sur la protection du territoire agricole : commentaires, décisions et jugements*, Les Éditions Wilson et Lafleur, Montréal, 1984, page 515.
 3 Chapron et Commission de protection du territoire agricole du Québec, T-001829, le 10 décembre 1992.
 4 Voir notamment *Éric Robitaille*, CPTAQ, no. 370569, 15 août 2011; *René Larivière*, CPTAQ, no. 32822, 8 avril 2003; *Jardi-Porc inc.*, CPTAQ, no. 367975, 13 janvier 2011; *Marie-Jeanne Lemay*, CPTAQ, no. 33076, 8 mai 2003; *Régis Boily*, CPTAQ, no. 332590, 9 mars 2004; *Rosaire Lacasse*, CPTAQ, no. 325398, 28 mai 2002; *Mary-Ann O'Sullivan*, CPTAQ, no. 313634, 25 avril 2000; *Lehouillier c. CPTAQ*, 2006 QCTAQ 72576; *Ferme Célijean senc c. CPTAQ*, 2010 QCTAQ 7261 (CanLII).
 5 Voir notamment, *Adrien Beaulieu*, CPTAQ, no. 351594, 30 avril 2004; *Daniel Gagnon*, CPTAQ, no. 313234, 12 janvier 2000; *Ferme Alain Chicoine inc.*, CPTAQ, no. 241142, 28 novembre 1996.
 6 *Ferme Alain Chicoine inc.*, précité note 5.



sous l'égide de l'article 40 LPTAA, l'appel de cette décision offert devant le tribunal administratif du Québec est un défi difficile à relever dans la mesure où il faut prouver que la CPTAQ a rendu une décision entachée d'une erreur de droit ou de faits déterminante, telle qu'en témoigne la décision *Ferme Célijean senc. c. CPTAQ*. Bien qu'une demande soit fondée sur des considérations économiques importantes pour une entreprise, il ne s'agissait pas en soi, pour le Tribunal administratif du Québec, d'une erreur de droit ou de fait déterminante, ni d'une conclusion déraisonnable au point de devoir réviser la décision de la CPTAQ :

« *A priori, l'on peut penser que factuellement, le détachement de la maison de l'ensemble de la ferme aurait peu d'impact significatif sur la communauté agricole : même maison, mêmes occupants, mêmes us et coutumes. Toutefois, juridiquement, la situation est tout autre. La Commission évalue avec justesse la nouvelle situation juridique que créerait le détachement de la maison du reste de la ferme : soit la formation d'un emplacement strictement résidentiel dans une portion de la zone agricole active et*

dynamique. La Commission prend soin de distinguer les effets sur le tissu agricole d'un emplacement strictement résidentiel et d'un emplacement relié à l'ensemble de la ferme. Le Tribunal ne peut conclure qu'elle commet une erreur de droit ou de fait déterminante. »

Constat suite à la lecture de la jurisprudence applicable

Bien que la LPTAA présente certains avantages pour la protection du territoire agricole, nous ne pouvons que constater, à la lecture de la jurisprudence portant sur le détachement d'une résidence construite sous l'égide de l'article 40 de la LPTAA, qu'elle n'est pas sans effet pervers pour la relève agricole mais également pour la diversification de l'industrie.

En effet, nous croyons que cette problématique devrait entraîner une réflexion importante de la part du législateur, dans la mesure où la jurisprudence abondante et constante de la CPTAQ empêche presque totalement le détachement d'une résidence construite sous l'égide du privilège conféré aux agriculteurs par la loi, favorisant notamment une conception dépassée de la transmission d'une exploitation agricole.

Par exemple, prenons le cas de figure de l'agriculteur qui prend sa retraite et transmet à son fils ou sa fille son exploitation. Devant l'impossibilité d'obtenir une autorisation pour procéder au détachement de sa résidence de l'exploitation agricole, il ne lui reste que deux possibilités, soit : 1) se départir de son exploitation en entier et se résoudre à devoir quitter son foyer familial pour s'installer ailleurs, entraînant certes un déracinement social ou encore, 2) il doit se résoudre à léguer son exploitation agricole en incluant sa résidence et espérer que ses enfants lui offriront le gîte et le couvert pour qu'il puisse demeurer dans sa résidence.

Il s'agit donc d'un obstacle supplémentaire à la relève agricole en sus des autres qui sont déjà nombreux à la pérennité des entreprises vouées à la pratique de l'agriculture tels que les coûts élevés reliés au rachat d'une exploitation et le manque de relève en agriculture. ■

Me Karine Boies est avocate exerçant au sein de l'équipe de droit municipal et de l'environnement de la firme Cain, Lamarre, Casgrain, Wells et plus particulièrement au bureau de Saguenay. L'auteure remercie M. Alex Tremblay et Mme Marie-Pier Terrien, stagiaires, pour l'aide apportée pour la rédaction de cette chronique.

7 Ferme Célijean SENC c. CPTAQ, 2010 OCTAQ 07261, 13 juillet 2010, para. 31.

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 et intégrer progressivement la profession d'urbaniste



Ordre des
Urbanistes du
Québec

Renseignement et inscription

www.ouq.qc.ca

85, rue Saint-Paul Ouest
514 849-1177

Les systèmes urbains de chauffage et de climatisation

Une formule qui connaît un regain de popularité

Pierre Blais, urbaniste

Un système urbain de chauffage et de climatisation (*energy district*) est un système qui produit de la vapeur, de l'eau chaude ou de l'eau fraîche et qui distribue cette vapeur ou cette eau dans un réseau de conduites souterraines vers des bâtiments. Traditionnellement, en Amérique du Nord, de tels systèmes étaient conçus pour desservir les immeubles de centres-villes ou d'ensembles d'édifices gouvernementaux, éducatifs ou hospitaliers. Aujourd'hui ces systèmes, de même que d'autres systèmes de production et de distribution d'énergie à l'échelle d'un ensemble urbain, connaissent un regain de popularité dans les centres-villes, et ils constituent une composante importante des concepts d'écoquartier ou de quartier vert.

Le présent article décrit sommairement un certain nombre de projets récents, tant aux États-Unis qu'au Canada, qui sont représentatifs de ces deux types de systèmes.

Des projets états-uniens

Selon les informations de l'International District Energy Association (IDEA), une association de plus de 1 200 membres fondée en 1909, il y avait, en 2009, aux États-Unis 837 systèmes urbains de chauffage et de climatisation, dont 119 desservaient des ensembles ou quartiers urbains, 400 des campus universitaires ou collégiaux, 251 des complexes hospitaliers, les 67 autres se trouvant à l'intérieur de complexes militaires, gouvernementaux, aéroportuaires ou industriels¹.

Lors du dernier Sommet Écocité de Montréal, madame Lizz Dunn, du National Trust for Historic Preservation (NTHP)², a présenté plusieurs projets, dont des projets pilotes d'« écodistricts » en cours dans cinq secteurs de Portland, en Oregon, associant la distribution d'énergie, la gestion durable des eaux de pluie, les rues vertes et le recyclage.

Dans le cadre de son projet *Preservation Green Lab*³ visant la réduction de l'impact environnemental des bâtiments des quartiers anciens, le (NTHP), considère tout particulièrement les systèmes urbains de chauffage et de climatisation. Par

exemple, à Montpelier, au Vermont, où un système de distribution fonctionne depuis les années 1940 pour un ensemble de bâtiments gouvernementaux, on projette de moderniser le procédé de production de chaleur et d'agrandir le territoire desservi, alors que dans un secteur historique de Denver, l'initiative *Living city block* comprend un volet de distribution d'énergie alimentée par le solaire et la géothermie. Des projets sont également développés dans de plus petites villes. Par exemple, à Oberlin, en

Ohio, le système qui dessert présentement un campus collégial doit être agrandi, tandis qu'au centre-ville de West Union, en Iowa, on compte implanter un système de chauffage et de rafraîchissement, alimenté par géothermie, pour un ensemble de 60 bâtiments existants.

Des projets canadiens

En 2007, l'inventaire canadien des systèmes urbains de chauffage et de climatisation⁴ en dénombrait 112 à travers le pays, dont six au



Les installations du système de chauffage urbain de la Cité Verte

1 International District Energy Association (2009). *U. S. District Energy System Map*. site Internet www.districtenergy.org/u-s-district-energy-systems-map (consulté le 22 janvier 2012)
 2 Lizz Dunn (2011). *Preservation Green Lab*, présentation au Sommet Écocité de Montréal, le 25 août 2011
 3 National Trust for Historic Preservation (s. d.). *Preservation Green Lab*, site Internet www.preservationnation.org/issues/sustainability/green-lab/ (consulté le 22 janvier 2012)
 4 Canadian District Energy Association (2007). *Canadian Census of District Energy Owners and Operators*, Toronto, 48 p. s3.amazonaws.com/zanran_storage/cdea.ca/ContentPages/43936118.pdf (Consulté le 22 janvier 2012)



Québec. Le plus important y est le système de la compagnie Climatisation et chauffage urbains de Montréal (CCUM) au centre-ville de Montréal. Dans le parc industriel de Bécancour, la compagnie TransCanada Québec fournit de la vapeur à moyenne et basse pression à partir de son usine de cogénération produisant 550 MW. On trouve également un système plus restreint sur les campus de l'Université de Montréal et de l'Université Laval (non mentionné dans l'inventaire), dans les complexes immobiliers du Centre hospitalier Robert-Giffard et de l'Hôpital juif de Montréal, et, enfin, au centre du village cri d'Oujé-Bougoumou, en Jamésie.

Parmi les récents projets, réalisés ou à venir, au Québec, on peut penser au redéveloppement de l'ensemble résidentiel Benny Farm, à Montréal, qui intègre des panneaux solaires et de la géothermie ou à la Cité verte, à Québec, qui comprendra un système urbain de chauffage comprenant une centrale thermique fonctionnant avec la biomasse de granules de bois.

Dans cette même optique, *Quality Urban Energy Systems of Tomorrow* (QUEST Canada), un organisme voué à la promotion de l'efficacité énergétique et de la réduction des émissions de GES dans les collectivités, véhicule une approche intégrée comprenant des mesures de gestion de l'utilisation du sol, de l'énergie, du transport, de l'eau et des matières résiduelles. Cette approche dénommée « solutions énergétiques communautaires intégrées » (SECI)⁷ prône l'implantation de systèmes plus complets, plus diversifiés et plus intégrés que les systèmes urbains de chauffage et de climatisation traditionnels⁸. Le conseil des ministres de l'énergie du Canada véhicule le même concept qu'il dénomme quant à lui « solutions énergétiques intégrées pour les collectivités » (SEIC)⁹. En ce qui concerne les projets réalisés ou à venir ailleurs au Canada, QUEST Canada¹⁰ et le conseil des ministres de l'énergie du Canada¹¹ font état de plusieurs projets, tels l'écoquartier Docksider Green, en cours d'aménagement à Victoria, avec son système urbain de chauffage à gazéification de la biomasse; le

Le projet Seattle District 2030

L'existence d'un système urbain de chauffage et de climatisation peut être l'amorce de la mise en place d'un écodistrict. Il en est ainsi du projet Seattle District 2030, qui concerne le territoire desservi par le système urbain et qui couvre une partie du centre-ville. Il s'agit d'un partenariat public-privé qui vise à définir un ensemble de moyens pour réduire l'impact environnemental de la construction et de la gestion des bâtiments de ce territoire. Les cibles suivantes ont été définies :

Pour les bâtiments et infrastructures existants,

- consommation d'énergie, réduction minimale de 10 % en dessous de la moyenne nationale actuelle et de 50 % en 2030;
- consommation d'eau, réduction minimale de 10 % en dessous de la moyenne actuelle du territoire du système urbain à l'horizon 2015 et de 50 % en 2030;
- émissions de GES provenant des transports, réduction minimale de 10 % en dessous de la moyenne actuelle du territoire du système urbain à l'horizon 2015 et de 50 % en 2030.

Pour les nouveaux bâtiments, les rénovations majeures et les nouvelles infrastructures,

- consommation d'énergie, réduction immédiate de 60 % sous la moyenne nationale à l'horizon 2015 et carboneutralité en 2030;
- consommation d'eau, réduction immédiate de 50 % sous la moyenne actuelle du territoire du système urbain;
- émissions de GES provenant des transports, réduction immédiate de 50 % sous la moyenne actuelle du territoire du système urbain.

À ce jour, une caractérisation de chacun des bâtiments et de leur consommation a été effectuée. Sept projets pilotes ont été réalisés. Un tableau de bord de chaque bâtiment a été fourni aux propriétaires. Ce tableau de bord indique notamment des options de réduction de consommation.

Références :

- Brian GELLER (2011). 3 Cities, 3 Climates: Addressing climate change at the ecodistrict scale, présentation au Sommet Écociété de Montréal, le 24 août 2011
- Seattle District 2030 (s. d.). site Internet, <http://www.2030district.org/seattle/?q=about> (consulté le 22 janvier 2012)

projet d'aménagement de Lower Lonsdale, à North Vancouver, qui préconise la construction d'immeubles à faible consommation d'énergie et l'implantation d'un système urbain de chauffage alimenté par une centrale au gaz naturel et à l'énergie héliothermique; et le système urbain du quartier Riverbend Heights, à London, qui devrait comprendre les caractéristiques d'un système intégrant bâtiments à haute efficacité énergétique, égouts avec digestion anaérobie des déchets organiques, cogénération, chauffage urbain à basse température et climatisation centralisée, géothermie à stockage d'énergie dans l'aquifère, chauffage solaire actif et thermopompes pour l'eau chaude.

Enfin, le plan directeur de l'énergie de la Ville de Guelph, le *Community Energy*

Initiative, mérite d'être souligné¹². Il comprend des objectifs d'optimisation de l'efficacité énergétique et de l'utilisation de l'eau dans les bâtiments. Il propose aussi de maximiser l'emploi de la chaleur perdue dans la production d'électricité et les processus industriels existants, d'incorporer autant de sources d'énergie renouvelable que possible; et de créer des partenariats avec les réseaux électriques et gaziers existants pour éviter la duplication des infrastructures. Ce plan directeur prévoit aussi le développement de pratiques et de stratégies de mise en œuvre qui soient compatibles avec les pratiques d'aménagement requises en vertu de l'*Ontario Planning Act*. À cet effet, un budget a été consacré à la mise à jour du plan en prenant en compte, notamment, les travaux de planification urbaine du *Guelph*

5 International District Energy Association (2011). *A Tale of Three Cities : District Energy Thriving in Montreal, Vancouver and Toronto*, 6 p. www.cdea.ca/system/files/resources/Cover%20Story%20SMALL.pdf (consulté le 22 janvier 2012)

6 CCUM (s. d.). site Internet : <http://www.ccum.com/> (consulté le 22 janvier 2012)

7 Auparavant dénommé « systèmes d'énergie urbains intégrés » (SEUI)

8 QUEST Canada, site Internet, <http://www.questcanada.org/fr/> (consulté le 22 janvier 2012)

9 Conseil des ministres de l'énergie (2009). *Solutions énergétiques intégrées pour les collectivités – Plan d'action*, 30 p. [oe.nrcan.gc.ca/sites/oe.nrcan.gc.ca/files/pdf/publications/cem-cme/ices_f.pdf](http://www.nrcan.gc.ca/sites/oe.nrcan.gc.ca/files/pdf/publications/cem-cme/ices_f.pdf) (consulté le 22 janvier 2012)

10 QUEST Canada (2008). Op. cit.

11 Conseil des ministres de l'énergie (2009). Op. cit.

12 Ville de Guelph (s. d.). *Community Energy Initiative*, guelph.ca/living.cfm?subCatID=1831&smocid=2407 (consulté le 22 janvier 2012)

Le système urbain de chauffage et de climatisation du centre-ville de Montréal

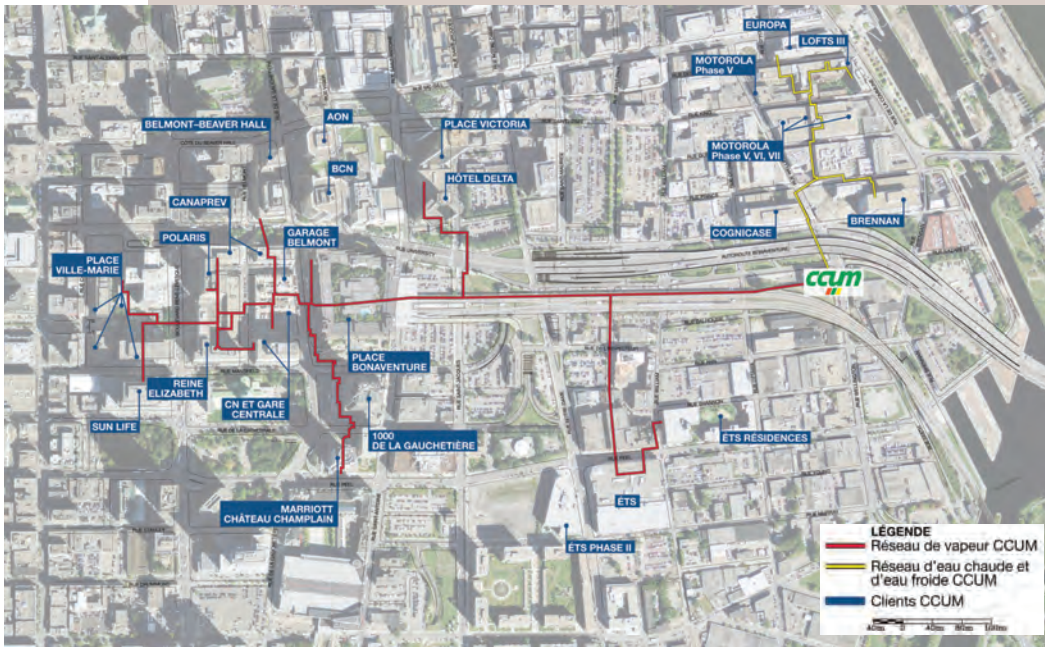
Montréal, à l'instar de Toronto et de Vancouver, peut compter sur un système urbain privé de chauffage et de climatisation de son centre-ville. La compagnie Climatisation et Chauffage Urbains de Montréal (CCUM) exploite un réseau de production et de distribution de vapeur, d'eau chaude et d'eau refroidie, qui dessert une vaste partie du centre-ville de Montréal. La compagnie, la plus ancienne au Canada, est implantée depuis 1947 et, selon les informations fournies dans son site Internet, elle comblerait actuellement les besoins énergétiques du tiers de la superficie commerciale du centre-ville de Montréal et gèrerait trois réseaux distincts pour le chauffage et la climatisation de ces immeubles.

Son réseau s'étendrait sur 3 km et desservirait près de 18 millions de pieds carrés de surfaces diverses.

Le réseau de distribution de vapeur (en rouge sur le plan ci-contre) dessert entre autres la Place Ville-Marie, l'hôtel Reine Élisabeth, la Place Bonaventure, la Gare centrale, l'édifice de la Sun Life, la Place Victoria et le campus de l'École de technologie supérieure. Son réseau d'eau chaude et d'eau froide (en jaune sur le plan ci-contre) dessert plusieurs édifices du secteur de la Cité du multimédia.

La centrale thermique de CCUM possède une puissance installée de 120 MW en chaleur et de 9 MW en climatisation. Elle opère une

turbine à vapeur de 1 MW et deux groupes électrogènes de 500 kW pour maintenir une autonomie complète en cas de panne du réseau électrique. CCUM précise également que « [...] le raccordement d'un immeuble à un réseau urbain s'inscrit tout naturellement dans la démarche LEED. Les coûts d'exploitation sont évidemment réduits. En plus, toute la mécanique du bâtiment est grandement simplifiée, l'entretien et l'approvisionnement des équipements de chaufferie et de climatisation ne sont plus nécessaires, autant d'espaces et de ressources utilisables à d'autres fins et à l'amélioration du cadre de vie. Aussi, en plus de limiter l'émission de rejets de particules, un immeuble raccordé au réseau de climatisation de CCUM n'a pas recours aux CFC et aux autres substances chimiques dommageables pour l'environnement. » Par ailleurs, CCUM investit dans la recherche en finançant le Centre de technologie thermique, un laboratoire associé à l'École de technologie supérieure.



Références :

- CCUM, site Internet, www.ccum.com/ (consulté le 22 janvier 2012)
- International District Energy Association (2011). A Tale of Three Cities : District Energy Thriving in Montreal, Vancouver and Toronto, 6 p. www.cdea.ca/system/files/resources/Cover%20Story%20SMALL.pdf (consulté le 22 janvier 2012)

Innovation District. Dans l'ensemble, les sommes investies visent à faciliter l'analyse de l'impact énergétique des décisions d'aménagement du territoire et de planification des transports afin de formuler des recommandations sur les moyens d'améliorer la convergence des pratiques professionnelles pour l'atteinte des objectifs de réduction des besoins en énergie.

Une approche d'urbanisme durable

Cette dernière expérience montre qu'outre différentes mesures d'urbanisme durable, telles la densité et la mixité des usages, les divers types d'écoterritoires (écoquartiers, écovillages, écoparc industriels ou éco-districts d'affaires) comprennent des modalités de gestion de l'environnement qui peuvent influencer fortement la consommation d'énergie.

En proposant une approche multidisciplinaire, les urbanistes pourront non seulement considérer des systèmes de production et de distribution d'énergie dans la planification de l'espace à différentes échelles, mais aussi en influencer l'utilisation, voire le prolongement, de ces systèmes. ■

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

Des références pour en savoir plus sur les projets énumérés :

- Portland : www.pdxinstitute.org/index.php/ecodistricts
- Denver : www.livingcityblock.org/
- Montpellier : biomassmagazine.com/articles/5485/energy-center
- Oberlin : www.neweconomynetwork.org/wp-content/uploads/2011/08/Oberlin_Project_3.0Feb2010.pdf
- West Union : www.preservationnation.org/magazine/2011/march-april/back-to-the-future.html • www.epa.gov/statelocalclimate/local/showcase/west-union.html
- Oujé Bougoumou : www.ouje.ca/content/our-story/energy-fr.php
- Benny Fram : www.accesenergie.ca/fr/%25C3%25A9nergie-renouvelable
- Cité verte : www.citeverte.ca/gestion-energetique
- Docksider Green : docksidergreenenergy.com/
- Lower Lonsdale : www.cnv.org/server.aspx?c=2&i=98
- Riverbend Heights : canmetenergy.nrcan.gc.ca/buildings-communities/publications/1485

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 suivante : www.mamrot.gouv.qc.ca/observatoire-municipal/





La voiture dans les Écoquartiers en France

1

Une présence qui se fait plus discrète

Martine Meunier-Chabert et Emmanuel Perrin, urbanistes qualifiés en France

Les Écoquartiers français tendent à proposer aujourd'hui une nouvelle façon d'intégrer la voiture dans la ville. Ces laboratoires de l'urbanisme, dont les avancées ont toutefois vocation à se diffuser au reste du territoire, ne cèdent pas au fantasme d'une ville sans voitures, mais s'envisagent plutôt comme des quartiers sans voiture... apparente.

Plusieurs projets d'Écoquartiers reposent ainsi sur des principes d'aménagement tendant à effacer la voiture de l'espace public, à travers des solutions originales en matière de circulation et de stationnement.

Au moment où les villes se sont développées et adaptées à l'automobile, la voirie est devenue progressivement très encombrée. Des normes de stationnement en rapport avec la croissance de la motorisation des ménages sont alors imposées aux constructeurs. De son côté, le pouvoir local se dote de règles de gestion de l'espace public en organisant la circulation des véhicules et leur stationnement sur les voies publiques. Des plans de circulation organisent ces flux, en privilégiant les flux d'échange, de desserte des quartiers ou, au contraire, en interdisant l'accès au centre-ville des véhicules en transit pour les reporter en périphérie sur des axes de contournement.

Au début des années 80, l'État transfère ses compétences d'urbanisme et d'aménagement aux communes, tout en prévoyant des aides pour le financement des réseaux de transports collectifs urbains. Le législateur institue le droit au transport pour tous et crée le Plan de déplacements urbains (PDU)

qu'il rend obligatoire en 1996 pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Grâce à une approche globale, le PDU définit les principes et l'organisation du système de transport, de la circulation et du stationnement. Son premier objectif est de diminuer la circulation automobile au profit des modes non polluants que sont les transports collectifs et les modes doux, vélo et marche.

À partir des années 2000, les villes qui ont mis en œuvre plusieurs générations de PDU et qui se sont dotées de nouveaux outils de planification urbaine, dont le lien de compatibilité avec les réseaux de transports collectifs est renforcé, ont senti les limites d'une offre trop importante de stationnement selon les règles d'urbanisme des années 70. La loi leur a permis d'agir sur cette offre en imposant des normes plafond notamment pour les constructions de bureaux dans des secteurs bien desservis par les transports collectifs.

Place de la voiture dans les Écoquartiers

Après avoir limité la présence de l'automobile dans les centres-villes se pose aujourd'hui en France, dans le contexte du Grenelle¹ de l'environnement (octobre 2007), la question des « quartiers sans voiture ». Sous l'impulsion de l'État, certaines collectivités locales commencent à expérimenter la démarche d'Écoquartier pour des opérations ou des projets urbains durables. Dans ces démarches toutefois, l'innovation ne porte pas toujours sur les déplacements. En particulier la réflexion sur le stationnement reste parfois incomplète, alors que sa gestion économe constitue un enjeu important, que ce soit pour promouvoir une écomobilité, diminuer les coûts de construction ou financer des prestations environnementales plus ambitieuses.

En s'intéressant à la façon dont une douzaine d'Écoquartiers en projet ou en cours de réalisation prenait en compte la question

SEIS - DEVILLERS ET ASSOCIÉS / RICHTER ARCHITECTES / COTEBA / SOGREAH / P. OBLIGER / LES ÉCLAIRAGISTES ASSOCIÉS - PERSPECTIVE - PLATFOOM



2

1 Depuis 1968, en France, un Grenelle désigne un exercice de concertation sur un thème donné, entre des représentants du gouvernement et d'associations professionnelles et/ou d'ONG. Au Québec, l'équivalent serait un lac-à-l'épaule.

des transports et des déplacements, le Certu a mis en évidence plusieurs tendances relatives à la manière dont la voiture était intégrée dans ces quartiers. En cherchant à promouvoir une cohabitation harmonieuse entre les différents modes de déplacements, les Écoquartiers français s'efforcent souvent de limiter la place accordée à la voiture dans l'espace public, en matière de circulation comme de stationnement.

Cela se traduit d'abord par une circulation automobile réduite et apaisée au sein du quartier. Le réseau de voirie est souvent clairement hiérarchisé et les aménagements

L'offre de stationnement tend alors à se reporter vers des dispositifs en ouvrage rassemblant les besoins de plusieurs projets immobiliers proches. C'est le cas dans l'écoquartier de Bonne à Grenoble, où le stationnement a été mutualisé à l'îlot en ne construisant qu'un seul parc avec une entrée et une sortie pour les programmes qui le composent, ce qui permet de limiter les points de passage des voitures sur les trottoirs. Une des options qui se développent consiste également à dissocier les places des immeubles de logements ou de bureaux, pour proposer des parcs de stationnement mutualisés en marge du quartier. Cela

conception du bâtiment, en évitant déjà le recours à des dispositifs de stationnement enterrés.

Un nouvel ordre de priorité

La nouvelle place accordée à la voiture dans les Écoquartiers s'inscrit finalement dans un **nouvel ordre de priorité** entre modes de déplacements, en faisant en sorte que, lorsqu'on sort de son logement ou de son travail, on ait d'abord accès à son vélo, puis aux transports collectifs et seulement enfin à sa voiture.



MAÎTRE D'OUVRAGE BOUYGUES IMMOBILIER - ARCHITECTE C. LEVAIN DE VILLIERS ASSOCIÉS - IMAGE : XAYZ / ATELIER BILTO ORTEGA

3



RÉFÉRENTIEL DYNAMIQUE D'ÉCOLEPPMENT DURABLE DE L'UNION - DE - SEM VILLE RENOUVELÉE

4

1. Zone de rencontre dans l'Ecoquartier Danube à Strasbourg • 2. Projet d'aménagement de l'espace public dans l'Ecoquartier des Berges du Lac à Bordeaux • 3. Le stationnement dans l'Ecoquartier de Bonne à Grenoble • 4. Projet de parking silo multifonction dans l'Ecoquartier de l'Union à Roubaix-Tourcoing-Wattrelos

des espaces publics donnent la priorité aux piétons et aux vélos sur les circulations motorisées. Cela se traduit par des mesures de partage de la voirie ou d'apaisement de la circulation automobile, comme dans le quartier Danube à Strasbourg où toutes les voies accessibles aux voitures seront aménagées en zone de rencontre et donc limitées à 20 km/h. Plus généralement, les espaces publics font l'objet d'une attention particulière. L'aménagement d'espaces publics de qualité, s'il répond au souci de proposer un cadre de vie agréable et de rendre ces quartiers « désirables » en contrepartie d'une certaine densité, s'envisage également comme une action en faveur des modes doux.

Si les Écoquartiers peuvent trouver intérêt à se montrer économes en stationnement automobile et si c'est assez souvent le cas pour les pendulaires², rares sont ceux qui restreignent significativement l'offre de stationnement destinée aux résidents. Mais, tout en restant présentes, les voitures tendent à se faire plus discrètes. Ainsi, le stationnement sur voirie est quasiment absent de certains projets, comme dans le quartier Danube où seules des places destinées aux personnes à mobilité réduite et aux livraisons subsisteront en surface.

permet de réduire les flux de circulation automobile au sein du quartier et de limiter l'usage de la voiture pour des déplacements courts. Cette dissociation, qui fait du parc de stationnement décentré le symbole quelque peu paradoxal des Écoquartiers, est également considérée comme une opportunité pour aménager des quartiers où les venelles et mails piétons, les espaces verts et lieux de promenade trouvent naturellement leur place, comme dans l'écoquartier des Berges du Lac à Bordeaux.

Enfin, la conception des dispositifs de stationnement constitue un gisement d'innovations important. Ainsi, la réflexion engagée sur le parc de stationnement qui doit être réalisé au cœur de l'écoquartier de l'Union dans l'agglomération lilloise prévoit d'en faire un ouvrage multifonctionnel qui n'accueillera pas uniquement des voitures, mais aussi d'autres services de mobilité, voire de conciergerie. Au-delà, une des innovations les plus intéressantes consiste à prévoir la réversibilité partielle ou totale de ce dispositif de stationnement vers d'autres types d'usage (commerce, bureau, etc.). Cette façon d'anticiper une possible évolution des pratiques de déplacements doit être prévue dès la


Cela suppose également de **combiner différentes mesures volontaristes**, en accompagnant la modération de la circulation et la réorganisation du stationnement automobile par une politique en faveur des modes doux, des transports collectifs et des nouveaux services à la mobilité (autopartage, covoiturage, vélos en libre-service, etc.).

Enfin, si le changement de pratiques de déplacements peut se susciter, il ne se décrète pas. Même si le quartier propose différentes alternatives à la voiture particulière, encore faut-il informer et **sensibiliser les habitants sur ces opportunités**. À cet égard, la façon dont ces quartiers envisagent les futurs possibles apparaît éminemment stratégique. En pensant notamment la réversibilité des aménagements pour l'automobile, les Écoquartiers s'inscrivent bien dans une politique impulsée il y a quelques années en France et consistant à développer des territoires non dépendants de la voiture, même s'ils continuent pour l'heure à lui accorder une place. ■

Martine Meunier-Chabert, urbaniste qualifiée au Certu et Emmanuel Perrin, urbaniste qualifié au CETE de Lyon en France

2 Personne se déplaçant quotidiennement pour aller de son domicile à son travail et réciproquement. Au Québec l'équivalent serait les navetteurs.





Le principe d'équité dans l'évaluation des nuisances

Mathieu Carrier, urbaniste

« Une meilleure compréhension des iniquités environnementales quant à une exposition aux nuisances peut aider à réduire les inégalités de santé entre les groupes de la population »¹

Le principe d'équité environnementale consiste à analyser les bénéfices et les aspects négatifs encourus pour chacun des groupes socio-économiques à l'égard d'un projet d'aménagement à un endroit donné². L'utilisation d'une telle démarche se justifie par la volonté des autorités publiques qu'aucun groupe de la population ne subisse de façon disproportionnée les aspects contraignants découlant d'un projet. Dans le domaine de la planification des transports, notamment, ce principe d'équité environnementale a été de plus en plus mobilisé dans les contextes britannique et américain en ce qui a trait à l'analyse des impacts de nouveaux projets routiers. La qualité de l'air et de l'environnement sonore aux abords des axes routiers majeurs sont parmi les impacts étudiés et reconnus comme des enjeux de santé publique. L'exposition prolongée à des seuils de bruit et d'émissions polluantes trop élevés en raison d'une proximité au réseau routier

supérieur peut à la fois accentuer la détérioration du milieu de vie et engendrer des conséquences sanitaires négatives pour certains groupes de la population à risque³.

« L'institutionnalisation » du principe d'équité environnementale dans l'évaluation des impacts

Le principe d'équité environnementale a été intégré dans la législation américaine par l'adoption d'un ordre exécutif en 1994 qui stipulait qu'aucun groupe de la population en vertu de son origine, de son revenu, son genre ou de son âge ne devait subir de façon disproportionnée les nuisances liées à un projet d'aménagement⁴. Il en a résulté que toutes les agences fédérales américaines devaient orienter leurs pratiques à l'égard de ce principe d'équité environnementale. Dès lors, l'agence fédérale américaine des transports a systématiquement inclus le principe d'équité environnementale dans l'analyse de divers scénarios de réaménagement des

projets routiers, afin d'observer si des groupes considérés vulnérables au bruit et aux émissions polluantes, par exemple, étaient disproportionnellement présents dans les zones immédiates. Advenant que les groupes les plus vulnérables aux contraintes identifiées soient à la fois statistiquement surreprésentés par rapport à leur moyenne régionale dans les zones de proximité au projet d'aménagement et qu'ils se localisent dans les espaces où les seuils des nuisances s'avèrent les plus élevés, ces aspects seraient ainsi considérés comme des éléments problématiques de ce scénario. Ce type d'analyse s'appuyant sur l'équité environnementale a notamment permis de reconsidérer le tracé d'un tronçon autoroutier proposé à Durham en Caroline du Nord qui affectait de façon considérable la communauté afro-américaine de cette ville pour ensuite favoriser l'adoption d'un second scénario minimisant les impacts envers la population.

Au Royaume-Uni, les études d'impacts

1 Pearce, J., Richardson, E., Mitchell, et Shortt, N. (2010) « Environmental justice and health ». *Transactions of the Institute of British geographers*, 35, 522-539.
 2 Walker, G. (2010). "Environmental justice, impact assessment and the politics of knowledge: The implications of assessing the social distribution of environmental outcomes". *Environmental impact assessment review*, 30, 312-318.
 3 Houston, D., Wu, J., Ong, P. et Winer, A. (2004). "Structural disparities of urban traffic in southern California: implications for vehicle-related air pollution exposure in minority and high-poverty neighborhoods." *Journal of urban affairs*, 26 (5): 565-592.
 4 Clinton, W.J. (1994). "Federal actions to address environmental justice in minority populations and low-income populations." US Presidential Executive Order No. 12898. *Environment*, 36 (4), 16-19.
 5 Mitchell, G. (2005). "Forecasting environmental equity: air quality response to road user charging in Leeds". *Journal of environmental management*, 77: 212-216.

mobilisant le concept d'équité (« *Equality Impact Assessment* ») sont de plus en plus considérées comme techniques pour comprendre la distribution des impacts négatifs provenant d'un projet à l'égard de différents groupes de la population. L'utilité d'une telle démarche permet d'évaluer les scénarios et observer pour chacun d'eux les groupes les plus affectés par les nuisances qui en découlent. Par exemple, l'analyse des scénarios relatifs au développement du plan de transport de la ville de Leeds, dans une optique d'équité environnementale, a montré que les ménages à faible revenu étaient différemment exposés aux émissions polluantes selon chacun d'eux⁵. En voulant favoriser le principe d'équité environnementale, le scénario ayant le moins d'effets négatifs envers les ménages à faible revenu aurait été sélectionné. Cependant, ce principe n'a pas été introduit à l'heure actuelle dans la législation britannique relative aux études d'impacts et n'est utilisé par le ministère des Transports que dans certains cas spécifiques.

L'exemple d'un projet de réaménagement en transport intégrant la dimension d'équité environnementale

Le ministère des Transports du Royaume-Uni a considéré la dimension d'équité environnementale dans l'analyse des différents scénarios relatifs à l'agrandissement de l'aéroport londonien d'Heathrow. Il a ainsi été démontré que les conséquences en termes d'exposition au bruit et aux émissions polluantes générés envers les groupes vulnérables, soit entre autres les jeunes, les personnes âgées de plus de 65 ans et les ménages à faible revenu, étaient considérablement variables d'un scénario à l'autre. Le fait que ces groupes soient particulièrement exposés à ces nuisances dans certains scénarios a été perçu comme un aspect particulièrement contraignant dans leur évaluation. Bien que le projet d'aménagement final n'ait pas pris en compte tous les aspects découlant de l'analyse d'équité environnementale, la démarche d'évaluation des impacts a par contre soulevé l'importance des conséquences à long terme de cet agrandissement et des nuisances générées en termes de bruit et d'émissions polluantes pour la

santé physique et psychologique des groupes vulnérables à celles-ci.

Cadre en vigueur relatif à l'évaluation des nuisances liées aux projets d'aménagement

La procédure québécoise quant à l'évaluation des impacts découlant de certains projets sur le milieu se retrouve dans la Loi sur la qualité de l'environnement (L.Q.E). L'article 31.1 de la L.Q.E y spécifie que toute nouvelle construction doit suivre la procédure d'évaluation des impacts sur l'environnement. Le gouvernement peut spécifier, par voie de règlements, les paramètres d'étude dont le promoteur doit tenir compte et ce, notamment à l'encontre des impacts encourus pour les communautés humaines.

« L'utilité d'une telle démarche permet d'évaluer les scénarios et observer pour chacun d'eux les groupes les plus affectés par les nuisances qui en découlent. »

Concernant l'analyse des impacts liés au réaménagement d'infrastructures routières pour la population, la méthodologie préconisée pour déterminer les effets sur l'environnement sonore dans les zones adjacentes est celle de la Politique sur le bruit du MTQ⁶. Pour ce qui est de la qualité de l'air, l'article 20 de la L.Q.E spécifie que « l'émission d'un contaminant dans l'environnement au-delà de la concentration établie par règlement du gouvernement ou susceptible de porter atteinte à la santé » est prohibée.

Les méthodes québécoises ne sont donc pas tenues par la loi, tout comme au Royaume-Uni, d'évaluer systématiquement les conséquences de la distribution des nuisances découlant d'un projet

d'aménagement envers différents groupes de la population vulnérables à celles-ci, afin d'observer la présence ou non d'iniquité environnementale pour l'un d'entre eux.

La nécessaire intégration du principe d'équité

L'identification des impacts négatifs pour les communautés vulnérables ou défavorisées en amont de la réalisation des projets d'infrastructures routières favorise la détermination de mesures d'atténuation qui n'auraient pu être considérées sans l'utilisation du principe d'équité environnementale dans les méthodes d'évaluation des impacts. Cependant, cette méthode possède ses limites en raison notamment de la fiabilité des données socio-économiques disponibles et des difficultés liées à la sélection d'une échelle géographique adéquate pour effectuer l'arrimage entre la population affectée et la dispersion spatiale des nuisances analysées⁷. Malgré ces limites, ce principe d'équité environnementale pourrait s'intégrer par voie de règlements dans les méthodes québécoises d'évaluation des impacts, afin de s'assurer qu'aucun groupe de la population n'expérimente de façon disproportionnelle les contraintes associées à tout projet d'aménagement et ce, malgré les limites inhérentes à ces techniques.

L'analyse obligatoire de la distribution des impacts négatifs d'un projet envers les groupes de la population affectée par ces contraintes, prévue dans un cadre réglementaire, pourrait avoir l'avantage d'atténuer la perpétuation d'iniquités environnementales et de réduire, par le fait même, les coûts sociaux liés à des nouveaux aménagements. De plus, une attention portée aux impacts négatifs d'un projet envers les plus vulnérables favoriserait la réduction de certaines sources contributives à divers problèmes de santé. ■

Mathieu Carrier, urbaniste, est étudiant au doctorat en études urbaines à l'Institut national de recherche scientifique (INRS) Centre - urbanisation culture société (UCS).

6 Ministère des Transports du Québec (1998). *Politique du bruit routier sur l'environnement*, 17 p.

7 Walker, G. (2010). "Environmental justice, impact assessment and the politics of knowledge: The implications of assessing the social distribution of environmental outcomes". *Environmental impact assessment review*, 30, 312-318.



MONTRÉAL : REPENSER L'AMÉNAGEMENT

Dans le contexte de la remise prochaine du doctorat honoris causa de l'UQAM à notre collègue émérite, Jean-Claude Marsan, et alors que Montréal vient tout juste d'adopter son premier véritable Plan métropolitain, *Urbanité* a retrouvé un article que notre collègue écrivait à ce propos il y a tout juste 30 ans. C'est la suite d'un événement tenu à son initiative, où s'étaient données une quinzaine de conférences sur le thème « Aménager Montréal », que l'article paraissait, en décembre 1982, dans un numéro de la revue ARQ / ARCHITECTURE QUÉBEC consacré à ce thème. Nous avons cru intéressant de le porter à l'attention de nos lecteurs. Cette réédition est suivie d'une entrevue avec l'auteur, qui a bien voulu nous faire part de quelques réflexions rétrospectives.

Pour l'observateur le moins attentif, il est apparent que Montréal change actuellement sur les plans culturel et physique. « Le formidable élan », « l'énergie prodigieuse », « la vitalité infatigable » qui avaient tellement impressionné Robert Choquette il y a vingt ans font place maintenant à une quête d'appropriation et à des réalisations moins triomphantes que celles des années 60. Simples conséquences de la crise économique en cours? Sans doute en bonne partie; mais également dans le processus d'adaptation à cette crise et en réaction contre les attentes déçues de la période d'abondance qui l'a précédée, nous assistons à un changement idéologique significatif. Comment expliquer autrement la désaffection populaire qui accompagne désormais des aménagements qui, il y a une décennie, soulevaient la fierté et l'enthousiasme?

Durant la période 1950-1970, une idéologie bien particulière a profondément imprégné l'aménagement urbain et l'architecture dans tous les pays d'économie avancée. Elle est connue comme l'idéologie de la croissance; au Québec, le sociologue Marcel Rioux l'a qualifiée d'idéologie de rattrapage. Trois croyances principales étaient à l'origine de cette idéologie.

1. D'abord la croyance que les grandes agglomérations urbaines devaient connaître dans l'avenir un taux de croissance démographique dramatiquement élevé. Ainsi, en 1967, le plan témoin « Horizon 2000 » préparé par les professionnels du Service d'urbanisme de Montréal assumait que le grand Montréal devait héberger sept millions d'habitants en l'an 2000. Face à de telles perspectives, il est compréhensible que l'on ait cru à l'époque que la ville traditionnelle ne pouvait absorber cette énorme croissance sans des changements majeurs pour la rendre plus fonctionnelle et plus viable.
2. La croyance que cette croissance démographique allait s'accompagner d'un développement économique constant et que les sociétés occidentales entraient désormais dans une ère d'abondance sans fin. Il n'est pas sans signification qu'en 1958 l'influent économiste américain John Kenneth Galbraith publiait son fameux essai *The Affluent Society*. Il y défendait la thèse que les capacités de l'économie américaine, alors un modèle vers lequel se tournaient toutes les sociétés libres, étaient encore à peine déployées et que leur développement devait permettre enfin la réduction des écarts entre les classes sociales. Il n'est pas sans signification, non plus pour la suite de notre propos que le même

économiste allait écrire vingt ans plus tard un ouvrage intitulé *The Age of Uncertainty*.

3. Enfin, la croyance que dans l'aménagement comme dans les autres sphères de l'activité humaine, les progrès scientifiques et technologiques devaient fournir toutes les solutions. L'urbanisme et l'architecture modernes sont imprégnés de cette certitude. Et les montréalais sont bien placés pour le constater, eux qui se sont laissés convaincre qu'un savant mécanisme de toiture mobile permettrait au Stade olympique de tirer le meilleur parti d'un climat qui a toujours, jusqu'à récemment, imposé sa dure réalité à l'architecture.

Sur le plan de l'aménagement, cette idéologie a été servie par des concepts nouveaux, qui tranchaient avec la réalité urbaine héritée des siècles précédents. Précipités par l'émergence de la société machiniste et de ses produits (principalement le véhicule automobile), développés d'un côté par Ebenezer Howard, le père de la « cité-jardin » et de l'autre par les penseurs du Bauhaus, enrichis progressivement par des théoriciens et des praticiens comme Le Corbusier et ses disciples, ces concepts allaient transformer la ville complètement après la Seconde guerre mondiale.

En réaction contre le « tissu épais » des villes du 19^e siècle, l'urbanisme moderne a ainsi évacué l'urbain « grégaire », « communautaire » de ses préoccupations pour se lancer à la conquête des éléments naturels. L'air, le soleil et la verdure furent désormais ses objectifs et ses matériaux. À la périphérie des agglomérations s'étala alors la banlieue idyllique (du moins en Amérique du Nord...) où chaque résidence familiale avait son espace vert, chaque développement son centre commercial, chaque municipalité son parc industriel. Au cœur se concentra une architecture de masse, tours d'habitation et tours à bureaux, conçue à une échelle titanesque pour répondre aux pressions démographiques, cherchant au mieux à mettre l'usager en contact avec l'air, le soleil et la verdure, tout en le greffant à une infrastructure de transport. Nulle surprise que l'élément urbain par excellence, la rue, ait dès lors été perçue comme une contrainte, un obstacle. Le Corbusier, dans son ouvrage *Manière de penser l'urbanisme* (1946), confiait ainsi à l'urbanisme contemporain la tâche urgente de libérer les villes « de la tyrannie de la rue ».

À Montréal, le projet de règlement de zonage du flanc sud du Mont-Royal (no 3722), préparé au début des années 60, s'avère très

révéléateur de cette nouvelle mentalité. Destiné au territoire délimité par le chemin de la Côte-des-Neiges, l'avenue des Pins et les rues McTavish et Sherbrooke, il visait à redévelopper ce secteur avec des unités d'habitation de grande taille, et cela malgré la présence d'une collection unique, non seulement à Montréal, mais dans tout le Canada, d'élégantes résidences victoriennes qui étaient de ce fait condamnées à la démolition (ce qui arriva en grande partie). Il recommandait à cette fin une approche volumétrique (avec une limite de hauteur décroissante en montant vers le Mont-Royal pour en protéger la vue) de façon à créer des agencements d'édifices intéressants et à assurer des marges d'éloignement convenables. Il recommandait également d'ouvrir une nouvelle voie entre l'avenue du Dr Penfield (alors McGregor) et la rue Sherbrooke, de manière à fermer progressivement certaines rues nord-sud et à constituer ainsi des îlots urbains de plus grandes dimensions. L'espace ainsi récupéré devait servir à créer des parcs linéaires, refuges des promeneurs et réserves de verdure.

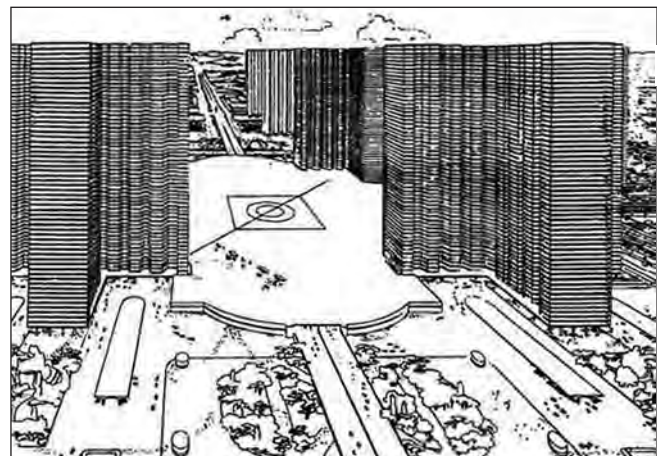
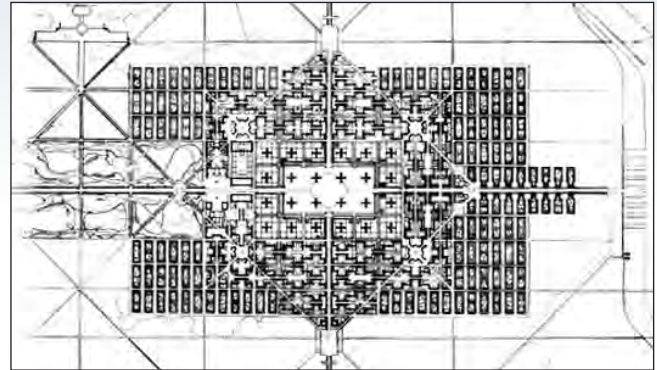
Toute proportion gardée, on peut constater que l'esprit qui a présidé à cette proposition se rapproche étrangement de celui du plan Voisin (1925) de Le Corbusier. Dans ce plan grandiose, destiné à faire valoir ses concepts rationnels d'ordre, d'efficacité, de standardisation, d'architecture « machine-sculpture » universellement valable, le grand pontife du Mouvement fonctionnaliste envisageait froidement la destruction du centre de Paris pour ne conserver dans le redéveloppement que les monuments reconnus.

Cette conception nouvelle de la cité, fondamentalement différente par son organisation spatiale, ses formes physiques et ses structures commerciales de promotion et de réalisation de tout ce qui l'a précédée, est elle-même à son tour contestée. En effet, une nouvelle idéologie tend présentement à remplacer l'idéologie de la croissance ou du rattrapage. Cette idéologie s'avère encore trop récente pour mériter une appellation officielle, mais elle peut être qualifiée d'idéologie de réappropriation, étant surtout caractérisée par sa redécouverte et sa vénération du patrimoine.

Ses prétentions commencent à émerger dans les politiques municipales, les plans de zonage et se traduisent concrètement dans l'environnement urbain. En témoignent par exemple les transformations qui s'opèrent dans les quartiers du Plateau Mont-Royal où certaines rues, à l'instar de Prince-Arthur et de Duluth, jadis laissées à l'abandon, retrouvent des vocations nouvelles à base de remise en valeur de leur caractère et où pullulent les rénovations de duplex et de triplex, types d'habitation jadis décriés. En témoigne de même la revitalisation des artères commerciales traditionnelles, symbolisée par de nouveaux équipements de rue, aires piétonnes, lampadaires, bancs publics et bacs à fleurs (hélas pas toujours du meilleur goût). Ce dernier exemple est d'autant plus significatif que cette revitalisation est menée tambour battant par la même administration municipale qui, il y a à peine dix ans, ne prêtait pas la moindre attention à l'économie locale et à la vie de quartier. De même, il y a dix ans, les municipalités fermaient les marchés publics les uns après les autres, pour le plus grand profit des grandes chaînes commerciales d'alimentation. Aujourd'hui, au contraire, elles les restaurent et en ouvrent même de nouveaux : la ville de Saint-Léonard sera bientôt dotée du plus important marché public de tout le Québec. À partir du principe que les actions entreprises par les gouvernements vont habituellement dans le sens de l'opinion publique, rarement à l'encontre, ces quelques faits sont indicateurs d'un profond changement de mentalités et d'attitudes.

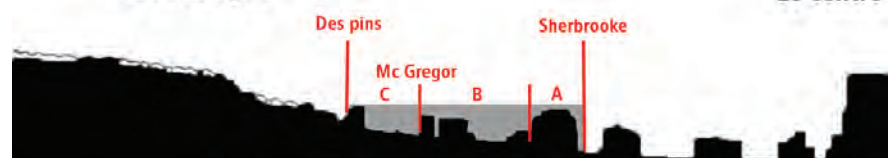
La présente crise économique a contribué à ce changement, mais elle ne saurait à elle seule tout l'expliquer. Il faut tenir compte également des nouvelles tendances d'ordre démographique, économique et technologique qui se manifestent de plus en plus. Parmi les principales, il faut noter :

1. Le ralentissement démographique. Partout en Occident, au Canada, aux États-Unis comme en Europe, la plupart des grandes agglomérations urbaines croissent beaucoup plus lentement



La montagne

Le centre



qu'auparavant. Plusieurs se stabilisent et certaines, à l'exemple de Londres, Bruxelles ou Munich, perdent même de la population. Montréal n'y échappe pas : les sept millions de population que l'on prévoyait en 1967 pour l'an 2000 se réduiront à trois millions tout au plus. Les raisons de cette situation sont multiples et comprennent la baisse générale du taux de natalité, le ralentissement du cycle des affaires, la dépression économique qui réduit les mouvements migratoires, les accroissements de population dans les petites villes où les services sont désormais plus adéquats. Ses conséquences en aménagement sont prévisibles et déjà susceptibles : réduction des développements et équipements nouveaux en faveur d'une utilisation plus rationnelle des ressources bâties existantes, pratiques que la crise énergétique ne peut qu'encourager.

2. La prédominance de l'économie tertiaire. Cette prédominance n'est pas récente dans la plupart des pays d'économie avancée sauf que désormais elle semble se polariser sur le traitement de l'information. Cette économie échappe aux contraintes et aux potentiels géographiques qui avaient largement contribué par le passé à structurer la ville. Tendant davantage vers de petites unités de production, dépendant d'une main d'œuvre scolarisée et exigeante, son développement est directement tributaire de l'accroissement de la qualité de la vie en milieu urbain. L'aménagement récent de Boston, qui a beaucoup investi dans cette économie des symboles, est révélateur à ce sujet.
3. Cette économie basée sur le traitement de l'information n'aurait pas connu un développement aussi spectaculaire sans la révolution électronique. Il est difficile actuellement de mesurer son impact sur l'organisation spatiale des agglomérations mais il est à prévoir qu'il sera important, aussi important dans son genre que l'a été au siècle dernier l'impact de l'industrie secondaire. Déjà le phénomène du travail à domicile prend de l'ampleur. S'il peut y avoir des inconvénients sérieux reliés à cette évolution (principalement concernant la protection des intérêts des employés), il peut aussi en résulter des effets heureux en termes de réductions des déplacements obligatoires, de contrôle de la qualité de l'environnement et de mise en valeur des quartiers comme milieu « total » de vie, intégrant production et consommation. Alvin Toffler, dans son dernier ouvrage *La Troisième vague* (1980), prédit ainsi l'émergence du « foyer électronique », à savoir de la résidence qui devient également le lieu principal de travail grâce à « l'autoroute électronique » qui remplace l'autoroute de béton.
4. Enfin, la crise énergétique, laquelle a déjà commencé à modifier les comportements individuels et sociaux au point d'en ébranler les assises de la société de consommation. Elle tendra elle aussi à favoriser des agglomérations multicellulaires, décentralisées, où les nécessités du transport des personnes et des objets seront réduites. Cette tendance est déjà perceptible dans le retour graduel à la ville des banlieusards de la première génération et s'accompagne d'une conscience « écologique » plus éveillée et davantage sélective dans ses choix de milieux de vie.

À Montréal, une force particulière viendra renforcer des facteurs que nous venons d'énumérer et contribuer à la polynucléarisation croissante de l'agglomération. Il s'agit de l'évolution culturelle récente de la métropole. Les Canadiens-français, qui ont toujours perçu dans Paris et Rome une métropole symbolique, ont fini par s'approprier depuis la Révolution tranquille Montréal comme métropole réelle et tangible. Un des ferments de cette appropriation fut la croissance de leur poids démographique dans l'agglomération, lequel a plus que doublé en une génération, passant de 980 335 personnes en 1941 à

2 077 875 en 1971. Les anglo-saxons, pour leur part, affaiblis par la décadence des grandes familles bourgeoises qui avaient assuré leur prospérité au 19^e siècle, ont perdu du terrain. Comptant 302 208 personnes en 1941 et 455 555 en 1971, leur position par rapport à l'ensemble de la population de la région montréalaise s'est dégradée, passant de 21 % en 1941 à 14,8 % en 1971. Ce sont les groupes ethniques qui en ont profité, croissant de 151 302 personnes en 1941 – soit 10,6 % de la population totale de la région – à 551 317 personnes en 1971, soit 17,8 % de cette population.

Le résultat le plus spectaculaire de cette évolution culturelle récente concerne la disparition des deux solitudes d'antan et l'émergence du pluralisme dans une agglomération où 85 % de la population est étrangère par la culture à la mentalité anglo-saxonne qui prévaut partout ailleurs en Amérique du Nord. Parce que les francophones ne sont pas intégrateurs, on peut s'attendre à ce que les communautés culturelles deviennent de plus en plus visibles dans l'environnement urbain, comme le phénomène commence à se manifester avec des quartiers fortement caractérisés comme celui des Grecs, des Portugais et des Italiens.

On peut se rendre compte, en dernière analyse, que chacun des précédents facteurs de changement tend à favoriser, sur le plan de l'aménagement, un type d'agglomération urbaine plus décentralisé, davantage polynucléarisé, potentiellement plus appropriable et plus humain. Par une heureuse coïncidence dont l'histoire n'est pas prodigieuse, surtout envers les gens ordinaires, cette appropriation du milieu montréalais que nous observons depuis quelques années semble vouloir rencontrer les grandes tendances socio-économiques de l'avenir.

Il y a donc lieu d'être optimiste quant à la qualité possible du cadre de vie à venir. Mais à la condition de gérer ces changements et de « réaménager l'aménagement », pour reprendre une expression d'Alain Médam. Car il est manifeste que les concepts d'aménagement qui ont été privilégiés durant les années de rattrapage, et qui tendaient vers un modèle d'agglomération centralisé-épanché, standardisé et anonyme, ne peuvent plus être ceux d'un futur souhaitable.

Deux préoccupations fondamentales devront orienter le choix des nouveaux concepts. D'abord le respect de la diversité des lieux et des cultures. Au lieu d'imposer des styles de vie par des aménagements standardisés comme ceux produits par le bien nommé Style international, les aménagements futurs devront au contraire mettre en valeur les genres de vie existants et potentiels. La seconde préoccupation, qui est un corollaire de la première, plaide en faveur du respect du vécu urbain, au lieu de le noyer dans une approche technocratique abstraite.

Enfin, ce qui est appelé à changer dans l'avenir, ce sont les relations professionnels-usagers. La période de rattrapage en a été une où les professionnels de l'aménagement, en s'appuyant sur les croyances dont nous avons fait mention et à partir de dogmes architecturaux et urbanistiques à la mode ont défini seuls des cadres de vie standardisés, avec les résultats que l'on connaît. La période à venir sera une où un meilleur équilibre devra prévaloir entre ceux qui vivent de la ville et ceux qui vivent la ville, si l'on veut que dans l'aménagement la diversité supplante l'uniformité et la vie vécue les dogmes abstraits. ■

Jean-Claude Marsan est architecte et urbanologue, et professeur agrégé à la Faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal. Il a été le principal organisateur des conférences « Aménager Montréal ».

Article paru dans ARQ/Architecture Québec, numéro 10, décembre 1982

Aménager Montréal : 1982 – 2012

Jean-Claude Marsan répond à nos questions

Propos recueillis par Jacques Trudel, urbaniste

Jean-Claude Marsan, que vous suggère aujourd'hui la relecture de l'article que vous écriviez il y a 30 ans sur les perspectives d'aménagement qui s'offraient alors à Montréal ?

La question qui était posée dans l'article de ARQ de décembre 1982 était la suivante : l'urbanisme fonctionnel répondant de moins en moins aux attentes, quelle voie va prendre l'urbanisme dans l'avenir pour répondre à ces attentes? À ce moment-là, je parlais de réappropriation. Mais comment allait se traduire à long terme cette réappropriation? Aujourd'hui, c'est plus clair.

Avant 1982, Montréal avait connu des « années de rattrapage », lesquelles se référaient à un urbanisme progressiste, à une ville moderne bien identifiable par ses autoroutes et ses grands projets d'architecture internationale tels que la Place Ville-Marie, la Place Bonaventure, la tour de la Bourse et Westmount Square. Les « années de réappropriation », qui s'annonçaient et qui ont suivi, ont été celles de changements intervenus graduellement en urbanisme et en architecture, qui indiquent que les valeurs identifiant le modernisme sont en voie de laisser la place à d'autres valeurs, que l'on peut qualifier de « postmodernes », lesquelles engendreront à leur tour d'autres types de conception architecturale et d'aménagement urbain.

Quelles sont aujourd'hui ces valeurs qui marquent un urbanisme et une architecture « postmodernes » ?

Concernant l'architecture et l'urbanisme, « moderne » et « postmoderne » constituent des termes qualifiant des réalités maintenant relativement bien définies. Pour bien apprécier l'apport réel de cette période, il est utile dans un premier temps de comprendre comment, en général, la ville postmoderne s'est définie progressivement.

À cet égard, je trouve éclairant le point de vue de l'éminent sociologue Michel Maffesoli. Selon lui, si la ville moderne était préoccupée par le temps, la ville postmoderne l'est davantage par l'espace¹. Pour la ville moderne issue des bouleversements de la Révolution industrielle, le temps était celui de l'avenir. Avec les pressions économiques, démographiques et technologiques de cette

époque, la ville à venir, la ville idéale, ne pouvait pas surgir de l'organicité qui avait constitué l'élément déterminant de la ville préindustrielle et industrielle : elle dépendait désormais d'une vision du futur et d'une planification appropriée pour pouvoir s'ajuster aux réalités nouvelles et à venir. D'où, d'une part, l'apparition des visionnaires et idéologues de l'urbain, qualifiés souvent d'utopistes, et d'autre part, la naissance de la profession d'urbaniste. C'est ainsi l'architecte idéologue Le Corbusier qui aura le plus contribué à façonner la ville moderne en quête d'air, de soleil et de verdure; et comme je le soulignais alors, son influence s'est fortement manifestée dans le Montréal de l'époque.

Globalement, l'objectif des visionnaires d'assurer à tous des conditions d'habitat convenables n'était pas sans mérite. Mais, comme on l'a appris à coups de déceptions et comme Jane Jacobs l'a bien expliqué, la ville constitue un écosystème très complexe qui ne peut se ramener qu'à une juxtaposition de fonctions sans interrelations entre elles.

Est-ce que Montréal aujourd'hui, à considérer ses développements du dernier quart de siècle et sa façon actuelle de planifier son avenir, peut être qualifiée de ville « postmoderne » ?

Que l'on soit dans des villes de forte effervescence, telles Londres, New York ou Tokyo, ou dans des villes de taille moyenne comme Montréal, Boston ou Lyon, la ville postmoderne n'est plus préoccupée par le temps. C'est l'espace qui a pris la relève, l'espace où l'organique favorise l'équilibre dans la satisfaction des souhaits et des besoins multiples de la vie urbaine, équilibre qui a terriblement manqué à l'usage et au paysage de la ville moderne. Cet espace n'est pas une chasse gardée de l'idéologue, mais avant tout le lieu d'identité, d'usage et d'appropriation de la communauté. Pour Maffesoli, cette ville postmoderne se définit par une succession d'espaces où sont revenus cohabiter des « tribus » en quête de vie, d'expériences et d'échanges. Pour lui, « le lieu fait le lien » et la multiplication de ces lieux assure la « bonne ville ».

Par sa reconnaissance de la diversité des milieux et des formes de développement, de leurs interrelations, et aussi de l'importance de leurs dimensions culturelles et naturelles, la planification montréalaise actuelle reflète selon moi en bonne partie cette évolution.



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

L'industrie de l'affichage publicitaire extérieur

Un partenaire privilégié des municipalités

L'affichage publicitaire extérieur rapporte gros aux municipalités québécoises. En effet, près de **16 M \$** sont versés annuellement (données de 2010) aux municipalités qui hébergent ces structures, que ce soit sous forme de taxes foncières (1,7 M \$), de loyers et de redevances (13,9 M \$).

Le saviez-vous ?

Contrairement à tous les autres types d'enseignes qu'on retrouve dans nos paysages urbains, chaque panneau publicitaire constitue en soi une place d'affaires et paie des taxes foncières.

De plus, depuis une dizaine d'années, on évalue à **près de 750 le nombre d'abribus installés** aux frais des entreprises d'affichage extérieur. Cela représente des millions de dollars qui n'ont pas à être supportés financièrement par les sociétés de transport pour l'installation, l'entretien, les réparations et le déneigement de ces structures, tout en améliorant le confort et la sécurité des usagers du transport collectif.

Par ailleurs, des modules d'affichage communautaire, qui permettent aux municipalités de rejoindre leurs citoyens lorsqu'ils sont en déplacement, sont de plus en plus présents dans nos collectivités, fruit d'un partenariat avec diverses municipalités.

Les entreprises d'affichage publicitaire extérieur : des partenaires privilégiés des municipalités!

RIAEQ

Regroupement de l'industrie de l'affichage extérieur au Québec

info@riaeq.org



Vingt ans de rencontres annuelles pour les urbanistes des Laurentides

André Boisvert, urbaniste

Le 3 novembre 2011, les urbanistes de la région des Laurentides se réunissaient pour une vingtième année consécutive, afin d'échanger sur un autre des aspects de leur pratique, soit le règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble, mieux connu par son acronyme, le PPCMOI.

Ainsi, 42 membres et stagiaires de l'OUQ se sont déplacés pour venir entendre M. Éric Boutet, urbaniste à la Ville de Gatineau. À titre de directeur adjoint du Service de l'urbanisme et du développement durable, M. Boutet a la responsabilité de préparer les plans de développement à long terme pour la ville, de même que les plans des quartiers et des sites spécifiques.

Le conférencier invité nous a entretenu sur les avantages apportés par l'adoption de ce type de règlement et les défis qu'une ville doit relever en l'utilisant. Ainsi, la technique du PPCMOI, introduite dans la LAU en 2002, a permis, entre autres :

- la mise en valeur d'emplacements problématiques;
- la reconversion d'immeubles;
- la réalisation d'un projet qui ne respecte pas la réglementation d'urbanisme, mais qui respecterait les orientations du plan d'urbanisme.

M. Boutet a démontré l'utilité du PPCMOI à travers 18 cas qui se sont présentés à Gatineau. Parmi les exemples présentés, mentionnons: la construction d'un bâtiment de 30 logements et l'ajout d'un usage de bureau pour un organisme communautaire en zone résidentielle de faible densité, l'ajout d'une usine de rechapage de pneus en complément d'un entrepôt déjà existant, un atelier de construction de décors de théâtre en zone résidentielle, un puits de captage d'eaux souterraines et

une usine d'embouteillage d'eau naturelle dans une zone où c'était interdit; etc. Tous ces cas, et quelques autres, ont pu être réalisés et intégrés dans un contexte particulier grâce à ce nouveau type de règlement discrétionnaire.

En conclusion, M. Boutet nous a fait part des différentes leçons apprises par l'application d'un PPCMOI, soit :

- Déterminer un cadre d'utilisation de cet outil avant son utilisation;
- Utilisation possible dans une multitude de cas : du très simple au très compliqué, pour une simple disposition à un projet au complet, pouvant faire augmenter son acceptabilité;
- Formulation de la résolution municipale doit bien préciser l'objet dont il est question (disposition particulière ou le projet au complet);
- En cas d'annulation, mettre fin aux procédures par résolution du conseil municipal.

Le comité OUQ des Laurentides est composé des personnes suivantes :

- Danielle Cyr, urbaniste, ville de Brownsburg-Chatham
- André Boisvert, urbaniste, MRC des Pays-d'en-Haut
- Jean Labelle, urbaniste, Urbacom
- Richard St-Jean, urbaniste, ville de Saint-Jérôme ■

La Société Française des Urbanistes honore deux urbanistes québécois, Claude Beaulac et Jacques Besner

Dans le cadre de son 100^e anniversaire de fondation, la Société Française des Urbanistes (SFU) décernait le titre de « Membre d'Honneur de la SFU » à **Claude Beaulac** et **Jacques Besner**. Ce titre est décerné par le Conseil d'administration de la SFU aux personnes qui rendent ou qui ont rendu des services signalés à la cause de l'aménagement des territoires et de l'urbanisme.



C'est à titre de président de l'OUQ, de 2000 à 2006, que Claude Beaulac a initié des liens étroits avec les organisations françaises en urbanisme, notamment la Société Française des Urbanistes (SFU), l'Office Professionnelle de Qualification des Urbanistes (OPQU), le Conseil Français des Urbanistes (CFU), la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme (FNAU) ainsi que l'Association des Urbanistes de la Caraïbe et des Amériques (AUCA).

La Société Française des Urbanistes (SFU), en tant que représentante des urbanistes de France au sein du Conseil Européen des Urbanistes (CEU), a pour mission de veiller à la bonne cohésion de la définition des missions de la profession d'Urbaniste, entre le niveau français et européen.



Jacques Besner a été vice-président de l'OUQ. Il est actuellement président du Comité des Affaires internationales de l'Institut canadien des urbanistes (ICU) et à ce titre il est Vice-président - Amériques du Commonwealth Association of Planners (CAP) et il représente l'ICU au sein du Global Planners Network (GPN).

Questions à Emmanuelle Thenot, urbaniste

Dans le cadre de l'entente de reconnaissance mutuelle entre l'Ordre des urbanistes du Québec (OUQ) et de l'Office professionnel de qualifications des urbanistes (OPQU) de la France, l'OUQ a remis, en décembre dernier, le premier permis professionnel à une Française, madame Emmanuelle Thénot, qui travaille comme urbaniste en Polynésie Française, à Papeete sur l'île de Tahiti. *Urbanité* a voulu s'entretenir avec elle, lors de son passage chez nous...



L'Ordre a profité du passage d'Emmanuelle Thénot en décembre dernier pour l'inviter au dîner de bénévoles de l'Ordre. Ce faisant, elle s'est vu remettre son permis officiel de l'Ordre des urbanistes du Québec. – De gauche à droite, Chantal Laliberté, membre du comité des admissions, Robert Chicoine, président de l'OUQ, Emmanuelle Thénot, première membre française issue de l'entente entre l'OPQU et l'OUQ (entente de reconnaissance entre la France et le Québec) ainsi que Claude Beaulac, directeur général de l'Ordre.

Madame Thenot, racontez-nous votre parcours dans le domaine urbanistique.

À la fin de mes études de sciences politiques à Bordeaux, je ne savais pas encore vers quelle profession m'orienter. C'est en me promenant dans cette superbe ville, à l'époque encore « noire et endormie », que je me suis décidée pour un métier en lien avec l'urbain (les filières en urbanisme restaient relativement méconnues). J'ai alors intégré un 3^e cycle de l'Institut d'Aménagement de Bordeaux (DESS en Urbanisme Opérationnel). Cette formation a été passionnante, tant par la qualité de nos professeurs et intervenants que par l'émulation créée entre étudiants de diverses origines universitaires (architectes, géographes, économistes, historiens...).

J'ai ensuite eu la chance de rencontrer par hasard le directeur de l'agence d'urbanisme de l'agglomération de Bordeaux qui m'a proposé un poste d'assistante d'études de quelques mois au sein du pôle habitat. J'y suis restée 6 ans ! Je me suis ainsi

spécialisée dans l'assistance à maîtrise d'ouvrage sur les politiques de l'habitat à différentes échelles de projets. Ce fut l'école de l'exigence professionnelle : application méthodologique et positionnement éthique.

Cette première expérience fut également celle du cynisme politique... (Mon mémoire de fin d'études portait d'ailleurs sur l'instrumentalisation des politiques de l'habitat sur le territoire de la Communauté Urbaine de Bordeaux). Travailler à l'échelle de 27 communes sur les questions de localisation des populations les plus démunies est, à l'instar de la sociologie de Bourdieu, « un sport de combat » ! Je me souviens par exemple de la difficulté à contourner la mauvaise foi de certains élus qui souhaitaient par exemple réaliser une aire d'accueil de gens du voyage sur un délaissé de giratoire...!

Qu'est-ce qui vous a incité à aller travailler à Papeete?

Lors d'un séjour en vacances chez mes parents installés à Tahiti, j'ai eu une proposition d'embauche au ministère polynésien du Logement, des Affaires foncières et de l'Urbanisme. L'alternance politique se réalisait enfin en Polynésie après des décennies d'un système à bout de souffle incarné par Gaston Flosse. Le nouveau gouvernement avait de grandes ambitions de changement et affichait la volonté de doter le Pays de politiques publiques équitables et durables. Le Ministre m'a ainsi confié l'organisation et l'animation des États généraux du logement de Polynésie. Lors des premières séances de travail prévues pour dresser un état des lieux de la situation, il a été délicat de faire admettre aux représentants politiques que les techniciens des établissements et services publics avaient besoin de se retrouver entre eux pour échanger librement... et j'ai vraiment eu l'impression qu'il se passait quelque chose d'important lorsque le rideau est tombé et que les pratiques de corruption comme l'incurie des politiques publiques ont été dénoncées par l'ensemble des professionnels.

Je n'ai jamais autant travaillé qu'à ce moment là ! Il faut dire que j'étais à peu près la seule à me pencher sur ce sujet : la Polynésie ne disposait pas (et c'est toujours le cas) d'un service public en charge des politiques d'habitat et l'Office public de construction et de gestion de logements sociaux n'était qu'un instrument au service des campagnes électorales.

Après la rédaction et la diffusion du rapport de synthèse des États généraux du logement, j'ai démissionné de mon poste au Ministère, qui ne se résumait plus alors qu'à répéter de grands principes aux partenaires du Pays sans que rien de concret ne soit mis en place.

J'ai été embauché par la Ville de Papeete grâce au directeur général des services auprès de qui j'avais fait un stage 15 ans auparavant ! Un poste d'urbaniste chargé



d'études a été créé à mon arrivée. Il m'amène à toucher un peu à toutes les thématiques urbaines, selon divers niveaux d'interventions.

Quels sont les principaux enjeux urbanistiques, là-bas?

Le premier enjeu serait de réussir à les exprimer! L'absence de professionnels en urbanisme, l'inconstance du personnel politique et son manque d'intérêt pour la gestion publique du territoire rend impossible tout début de raisonnement stratégique en matière de développement urbain. Il y a pourtant bien eu le projet de créer une agence d'urbanisme sur le modèle des agences du réseau FNAU métropolitain, mais il a été abandonné par ceux là même qui l'avaient initié...

Pour se faire une idée des enjeux urbanistiques polynésiens, il faut avoir en tête que 250 000 personnes sont isolées au milieu du Pacifique et, dispersées sur plus de 127 îles réparties sur un territoire grand comme l'Europe. Les $\frac{3}{4}$ des Polynésiens vivent sur l'île de Tahiti, la moitié environ dans l'agglomération de Papeete. La plaine côtière est relativement réduite, le centre de l'île est inaccessible. Une route de ceinture, parfois doublée, est la principale voie de circulation. Le réseau est pour beaucoup constitué de voies privées. Papeete concentre les administrations et plus globalement l'emploi et les services. Parallèlement, si la population de l'agglomération a doublé en 30 ans, celle de la ville centre est restée inchangée.

Parmi les enjeux majeurs, l'adduction en eau potable et l'assainissement collectif des eaux usées devraient être traités ces prochaines années (obligations légales

imposées aux communes).

On retrouve ainsi des enjeux urbanistiques similaires à d'autres territoires (la lutte contre l'étalement urbain, l'amélioration des déplacements, des formes d'habitat adapté aux modes de vie locaux, le renouvellement de l'attractivité des espaces urbains...), mais avec une plus grande acuité liée à l'absence de politique de développement urbain. Certes les communes ont élaboré leur « plan général d'aménagement », mais il s'agit d'une compilation de règles de construction pensées à la parcelle, en aucun cas d'un document reflétant une stratégie urbaine à moyen – long terme.

Pourquoi avoir fait la demande pour devenir membre de l'Ordre des urbanistes du Québec?

À l'occasion de recherches documentaires, j'ai souvent consulté les versions en ligne de la revue Urbanité. Je me suis ainsi souvent « promené » sur le site de l'Ordre et j'ai pu apprécier la qualité du réseau professionnel québécois.

Lorsque j'ai appris qu'une entente de reconnaissance mutuelle existait entre l'OPQU et l'OUQ, j'ai commencé à sérieusement envisager le Québec comme une destination de choix pour une nouvelle expérience professionnelle.

Comment vous sentez-vous à l'idée d'être la première urbaniste à bénéficier de l'entente entre la France et le Québec?

Je me sens honorée, impressionnée aussi (j'avoue avoir le complexe de l'urbaniste français qui n'est pas architecte, ni

ingénieur...!) et je trouve cela assez ironique en exerçant à un autre bout du monde!

Qu'est-ce qui vous interpelle au Québec – en tant que société?

Je ne connais pas encore bien le Québec, je n'y ai séjourné que quelques jours en vacances cet hiver, mais j'essaye de m'imprégner de la culture québécoise au travers de documentaires, romans, films et séries (j'adore Le Négociateur!). Ce qui m'interpelle, c'est le métissage et l'identité culturelle forte, la facilité des contacts, « l'esprit pionnier » dans le sens où tout est possible si on y met du sien, la solidarité et la sécurité.

Qu'est-ce qui vous interpelle au Québec au niveau urbanistique?

Pour avoir arpenté un petit peu le grand Montréal, c'est la confusion des modèles urbains nord – américains (étalement urbain et communauté de voisinage) et européens (attention au patrimoine, centralités et espaces publics) dans un modèle à part de métropole à taille humaine.

Comment visualisez-vous votre avenir en tant qu'urbaniste?

Après 7 ans passés en Polynésie, je souhaite diversifier mon expérience professionnelle et le monde des urbanistes québécois semble particulièrement stimulant. Je poursuis donc le projet d'une installation dans de brefs délais au Québec.

Que pouvons-nous vous souhaiter pour l'année à venir?

Finaliser mon projet d'installation au Québec! ■



Madame Geneviève Ballard s'est jointe à l'équipe de l'Ordre des urbanistes du Québec en novembre dernier à titre de secrétaire-réceptionniste. Sur cette photo, elle est entourée de Robert Chicoine, président et Claude Beaulac, directeur général de l'Ordre. Bienvenue Geneviève!



L'Ordre accueille 49 nouveaux urbanistes

Le 16 février dernier, l'Ordre des urbanistes du Québec célébrait l'arrivée de 49 nouveaux membres au sein de l'Ordre. Ces 49 personnes ont réussi l'examen d'entrée à l'OUQ en novembre dernier et ont parcouru un cheminement de stage d'un ou deux ans. Pour cette soirée, les nouveaux urbanistes étaient entourés de leurs parrains et marraines de stage ainsi que de leurs parents et amis. L'Ordre des urbanistes du Québec souhaite à tous et à toutes la bienvenue au sein de l'Ordre ainsi qu'une belle carrière en urbanisme!



Vendredi
8 juin 2012

Club de golf Atlantide
Notre-Dame-de-l'île-Perrot

INFORMATION :
Geneviève Masson,
chargée des communications
gmasson@ouq.qc.ca
514-575-8910 #27



**Ordre des
Urbanistes du
Québec**

UN PARTENARIAT GAGNANT POUR DES ENVIRONNEMENTS INCLUSIFS

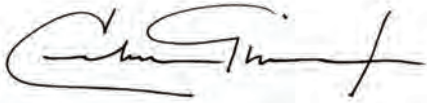
Message de la directrice générale de l'Office des personnes handicapées du Québec

L'Office félicite et remercie l'Ordre des urbanistes du Québec pour son initiative de présenter, dans sa prestigieuse revue *Urbanité*, un dossier portant sur les municipalités et l'accessibilité du milieu aux personnes handicapées. C'est d'ailleurs avec un grand intérêt et beaucoup de plaisir que l'Office a accepté son invitation à y collaborer.

L'accessibilité des lieux et des infrastructures existants et à venir est un des leviers majeurs pour rendre la société inclusive.

Les interventions qui permettent de réduire les obstacles en matière d'accessibilité du milieu, notamment celles des urbanistes, ont un impact significatif sur la participation sociale des personnes handicapées, de leur famille et de leurs proches.

Depuis l'automne 2010, l'Ordre et l'Office ont amorcé une collaboration pour la promotion des environnements accessibles. Avec ce numéro d'*Urbanité*, l'Ordre concrétise son engagement à outiller les urbanistes, par des activités de sensibilisation, d'information et de formation, quant à leur rôle dans la conception et la réalisation de ces environnements.



Céline Giroux

OFFICE DES PERSONNES
HANDICAPÉES DU QUÉBEC

conjuguer
nos forces

Siège social :
309, rue Brock
Drummondville
(Québec) J2B 1C5

1 800 567-1465
www.ophq.gouv.qc.ca

Office des personnes
handicapées

Québec 



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 2012.



Pour information
Geneviève Masson, Chargée des communications

(514 849-1177 #27)
gmasson@ouq.qc.ca
Date limite de mise en candidature :
21 septembre 2012 à 16 h

www.ouq.qc.ca

Calendrier

AVRIL 2012

16 avril
ACTIVITÉ Grande conférence Jean-Claude Marsan –
*Le plan de développement intégré de
 la ville de Portland*
ORGANISATEUR Forum Urba-2015
LIEU Montréal
INFORMATION www.ouq.qc.ca

16 et 17 avril
ACTIVITÉ Colloque « *S'approprier la ville* », clôture
 des grandes conférences Jean-Claude Marsan
ORGANISATEUR Forum Urba-2015
LIEU Montréal
INFORMATION www.ouq.qc.ca

24 avril et 4 mai
ACTIVITÉ Formation – Loi sur l'aménagement
 et l'urbanisme
ORGANISATEUR OUQ
LIEU Montréal et Québec
INFORMATION www.ouq.qc.ca

25 au 27 avril
ACTIVITÉ Congrès de l'Association des aménagistes
 régionaux du Québec (AARQ)
ORGANISATEUR AARQ
LIEU Château Laurier, Québec
INFORMATION www.aarq.qc.ca

MAI 2012

ACTIVITÉ Formation – La déontologie et le système
 professionnel : Règles d'éthique pour
 les urbanistes
ORGANISATEUR OUQ
LIEU Montréal et Québec
INFORMATION www.ouq.qc.ca

15 mai
ACTIVITÉ Conférence – *Le réseau ferré de la région
 de Montréal et le développement urbain*
ORGANISATEUR Forum Urba-2015
LIEU Montréal
INFORMATION www.ouq.qc.ca

17 mai
ACTIVITÉ Colloque « Développement durable »
ORGANISATEUR OUQ
LIEU Montréal
INFORMATION www.ouq.qc.ca

24 mai
ACTIVITÉ Forum « Espace public »
ORGANISATEUR CERIU
LIEU Hôtel des Seigneurs, Saint-Hyacinthe
INFORMATION www.ceriu.qc.ca

24 mai
ACTIVITÉ Conférence – *Les politiques de stationnement
 et de développement des TOD et des transports
 collectifs urbains*
ORGANISATEUR Forum Urba-2015
LIEU Montréal
INFORMATION www.ouq.qc.ca

JUIN 2012

1^{er} juin
ACTIVITÉ Formation « La gestion des eaux pluviales :
 Un outil pour les collectivités durables »
ORGANISATEUR OUQ
LIEU Montréal
INFORMATION www.ouq.qc.ca

8 juin
ACTIVITÉ Tournoi de golf de l'Ordre des urbanistes
 du Québec
ORGANISATEUR Ordre des urbanistes du Québec
LIEU Île Perrot
INFORMATION www.ouq.qc.ca

15 juin
ACTIVITÉ Formation « La gestion des eaux pluviales :
 Un outil pour les collectivités durables »
ORGANISATEUR OUQ
LIEU Québec
INFORMATION www.ouq.qc.ca



Vous recherchez un urbaniste?

Soyez

Percutant

Votre offre d'emploi est acheminée individuellement à tous les urbanistes par courriel : uniquement votre offre!

Efficace

Fini la lecture de curriculum vitae de candidats n'ayant pas les compétences requises.

Rapide

Aucun délai: la transmission par courriel est immédiate.



Ordre des
Urbanistes du
Québec

Visez juste!

Dominic Roberge

450 227-8414, poste 312

866 227-8414

droberge@cpsmedia.ca





Développement
immobilier



Urbanisme
et design urbain



Architecture
de paysage



Développement
agricole



Développement durable
et certification



Environnement



Équipements municipaux
et transport

CIMA+
pour une collectivité durable

740, rue Notre-Dame Ouest, 15e étage
Montréal, Québec, H3C 3X6

T 514.337.2462 | F 514.281.1632

www.cima.ca



Le Service Urbanisme et Aménagement durable a développé un savoir faire unique en lien avec les dernières tendances en matière de développement durable. L'accomplissement du plan de développement durable à Pierrefonds-Roxboro et la réalisation du guide d'aménagement des aires de TOD pour le territoire de la CMM ont fortement contribué à consolider cette expertise.

La nouvelle référence en Urbanisme et en Aménagement durable au Québec