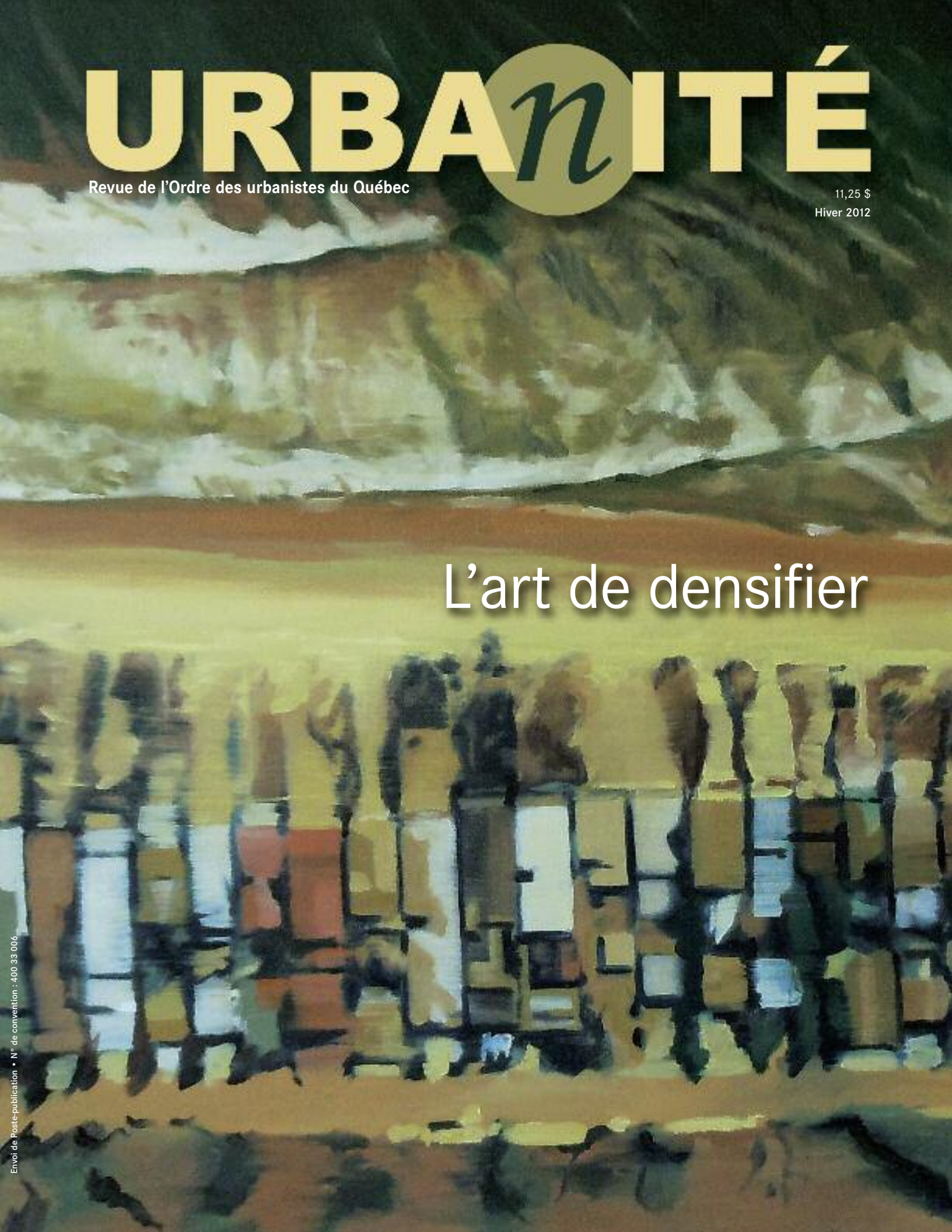


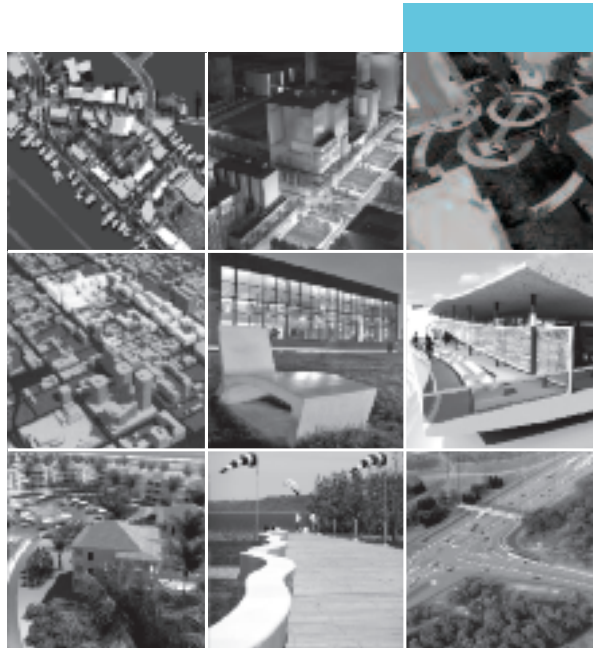
URBANITÉ



Revue de l'Ordre des urbanistes du Québec

11,25 \$
Hiver 2012

L'art de densifier



URBANISME ET AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

ARCHITECTURE DE PAYSAGE

DESIGN URBAIN

PLANIFICATION STRATÉGIQUE

DÉVELOPPEMENT DURABLE

ENVIRONNEMENT

RÉCRÉOTOURISME

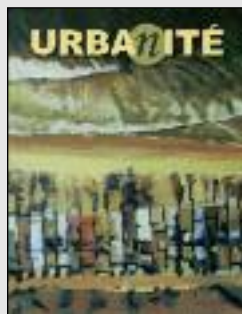
PLANIFICATION DES TRANSPORTS

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
MICHELIN BOULET
ANDRÉ BRODEUR
EMMANUELLE BRODEUR
KATHERINE BRUNET
SIMON CANTIN
JONATHAN CASAUBON
KARINA CHAOU
ARTUR CHOJNACKI
LAURENCE CLAIR
LAURENT COMTOIS
CHRISTIAN CÔTÉ
CHANTAL DÉRY
MARTIN DION
RICHARD DION
BENOIT DUCHARME
RENÉ DUMONT
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
DAVID POIRÉ
SERGE POITRAS
CÉDRIC PROULX
MARINA RIVERA
YVELINE ROC
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



Détail d'une œuvre de Justin Karas, « Nouvelle vague, Floride »

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 – Sarah-Maude Guindon
Charlotte Horny – Laurent Lussier – Joël Thibert
Pénélope Darcy – Ariane Mercier – Catherine Vandermeulen

Conception graphique

Lucie Laverdure – L'Infographe enr.

Réviseur et correcteur

Jean-Paul Gagnon

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 :

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

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	38	Observatoire municipal
5	Actualités	42	Philosophie
7	Coup d'œil international	44	Regard sur le passé
31	En pratique	47	Nouvelles de l'Ordre
36	Chronique juridique	50	Calendrier

L'art de densifier

10	L'art de densifier
11	Au-delà des mesures de densité Reconnaître le mode d'habiter
13	Les figures de la densification urbaine Quelques exemples
15	Le défi des moyens Densifier, est-ce si sorcier?
17	La Pointe-D'Estimauville et le Triangle Namur-Jean-Talon Deux exercices de densification
23	Le vieillissement de la population Une réponse toute naturelle à l'étalement urbain
25	Vivre en ville
28	La densité acceptable, une question de design



Projet de Loi sur l'aménagement durable
du territoire et l'urbanisme

En finir avec la courtepointe des plans métropolitains et des schémas régionaux !

Les villes et les territoires connaissent de constantes mutations. L'urbanité n'est plus seulement une affaire de ville. Les frontières entre le rural et l'urbain deviennent floues, tout comme celles entre la banlieue et la ville centrale. L'embourgeoisement s'étend maintenant bien au-delà des grands centres urbains. L'interdépendance des régions est d'actualité. Les gens n'habitent plus seulement un village ou une ville, mais aussi une région, le Québec et même le monde.

Des villages aux villes, des villes fusionnées aux MRC, des Communautés urbaines aux Communautés métropolitaines, les territoires de planification s'étendent toujours plus pour tenter de prendre en compte ces enjeux toujours plus complexes et couvrant de plus larges territoires.

Néanmoins, l'évolution des limites administratives est lente et toujours en retard par rapport aux modifications constantes d'échelle des enjeux de développement et d'aménagement du territoire.

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de Montréal (PMAD) reflète bien cette problématique. La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) est convaincue que ses orientations de développement sont menacées par l'éparpillement urbain et le développement saute-mouton qu'elle ne peut contrôler hors de ses limites. Elle interpelle donc le gouvernement québécois afin qu'il assure la cohérence des orientations des MRC situées sur le pourtour de son territoire avec les orientations dont elle s'est dotée.

Parce que la CMM ne peut pas dicter les orientations que doivent prendre les MRC

situées à sa périphérie afin qu'elles se conforment à ses propres orientations, elle demande au gouvernement d'assumer ses responsabilités afin que l'aménagement du territoire de la grande région métropolitaine ne soit plus une simple courtepointe de schémas régionaux attachés entre eux par des orientations sectorielles sans cohérence.

C'est ce que l'OUQ a soutenu dans son mémoire en Commission parlementaire sur l'avant-projet de loi sur l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme. La responsabilité d'harmoniser les orientations entre les territoires de planification et d'en assurer la cohérence avec les politiques gouvernementales revient au gouvernement et cette responsabilité doit s'exercer dans le cadre d'une **véritable politique nationale de l'aménagement durable du territoire et de l'urbanisme** qui puisse guider les diverses instances, dont la CMM, en vue d'assurer la cohérence de leurs interventions. ■

*Le président,
Robert Chicoine, urbaniste*

*« Les territoires
de planification
demeurent toujours
inadéquats
par rapport
aux enjeux
territoriaux
auxquels ils tentent
de répondre. »*

La Ville de Rivière-du-Loup sort des sentiers battus

Monique Bouchard

C'est sous le thème « S'engager pour un futur stimulant » que la Ville de Rivière-du-Loup présentait, le 7 septembre dernier, les lignes directrices d'une démarche de planification stratégique dans laquelle elle s'engage. Rivière-du-Loup deviendra la première ville au Québec à mener un exercice de planification stratégique selon la méthode *The Natural Step*, une approche suédoise déjà utilisée par des centaines de villes et d'entreprises dans le monde.

Cette approche a pour but d'accélérer le changement vers des sociétés durables en maintenant le cycle de vie en équilibre. Les quatre principes de base de la démarche *The Natural Step* sont de limiter l'utilisation des ressources, minimiser les substances artificielles, minimiser l'impact sur les écosystèmes et permettre à toutes les générations de se développer.

Il s'agit d'une démarche scientifique à très long terme. Le but est d'imaginer Rivière-du-Loup dans 40 ans, d'identifier des objectifs à atteindre et de déterminer des actions à court, moyen et long termes pour y arriver. Tout au long du processus, la Ville est accompagnée par un conseiller en développement durable de Natural Step Canada.

Le plan de développement durable adopté en 2007 par le conseil municipal de Rivière-du-Loup est intervenu dans le choix d'une méthodologie préconisant une approche durable. En 2008, la Ville a également fait appel à des étudiants de l'Université de Sherbrooke à la maîtrise en environnement afin de l'aider à faire le meilleur choix possible entre différentes méthodologies comparables, choix qui s'est finalement porté sur l'approche *The Natural Step*.

C'est une démarche qui fait une grande place à la population, aux leaders, aux élus et aux spécialistes. Le travail actif de réflexion mené depuis un an par trois comités composés de gestionnaires et d'employés de la Ville, de leaders du milieu et d'élus, a permis d'identifier les cinq grands objectifs

de la démarche : communauté engagée, environnement sain, économie locale vigoureuse, milieu de vie exemplaire et qualité de vie exceptionnelle. La seconde étape de la démarche se déroule présentement sous la forme de consultations populaires dont les thèmes sont ceux des grands objectifs. Les consultations se concluront en décembre sur la formation de comités d'actions ciblées, pour chacun des cinq grands objectifs stratégiques, dont le mandat sera d'analyser la situation actuelle, de consulter le milieu, de suggérer des actions, d'évaluer les résultats et de diffuser l'information. ■

Monique Bouchard est directrice du Service des communications à la Ville de Rivière-du-Loup

ACTUALITÉS

Un éminent collègue honoré par l'UQAM

Le printemps prochain, l'urbaniste émérite Jean-Claude Marsan se verra décerner un doctorat honorifique de l'Université du Québec à Montréal (UQAM).

Afin de bien souligner cet événement, la Chaire de recherche du Canada en patrimoine urbain – École des sciences de la gestion et le Forum URBA 2015 de l'UQAM ont pris l'initiative d'organiser **Les Grandes Conférences Jean-Claude Marsan**, six conférences prestigieuses s'adressant au grand public, aux professionnels et aux chercheurs de tous horizons sur une vaste thématique, *Aménager l'imaginaire urbain*, à partir d'expériences et de démarches reliées à plusieurs pôles renommés de l'innovation urbaine des années récentes.

Les premières conférences ont déjà eu lieu. Le 12 septembre 2011 à 17 h 30, Thierry Paquot, professeur à l'Institut d'urbanisme de Paris et éditeur de la revue *Urbanisme*, inaugurerait la série qui se tient généralement à l'auditorium de la Grande Bibliothèque. Il a été suivi, le 5 octobre, par Jaime Lerner, ancien maire de Curitiba et gouverneur de l'État du Parana au Brésil, et, le 21 novembre, par Ken Greenberg, architecte et designer urbain torontois bien connu. On peut consulter notre calendrier d'événements en page 50 pour le détail des prochaines conférences, qui déboucheront sur la cérémonie de remise du doctorat honorifique en avril 2012.

Comme le décrit le communiqué émis par la Chaire : « Jean-Claude Marsan, professeur émérite de l'Université de Montréal, a durablement marqué la pensée de l'aménagement et du patrimoine urbain dans la métropole québécoise. [...] Sa carrière quasi quarantenaire a jalonné l'évolution de l'urbanisme de Montréal, du Québec et du Canada et fait de sa cité natale un haut lieu de l'histoire de la conservation des paysages culturels en Occident. Tribun réputé, leader d'opinion et scientifique aguerri, reconnu pour son esprit critique affûté, Jean-Claude Marsan a conjugué le savoir universitaire, l'enseignement, l'action politique et un inaltérable engagement citoyen dans la recherche de solutions aux problèmes contemporains de l'urbanisme et de l'aménagement. »

La série de conférences *Aménager l'imaginaire urbain*, organisée selon la formule éprouvée du toujours dynamique Forum URBA 2015, s'avère en effet un excellent moyen de « souligner l'insigne contribution du professeur, du scientifique et du Montréalais à la réflexion et à la fondation d'un meilleur avenir urbain pour Montréal et pour les villes qui structurent dorénavant l'imaginaire de notre monde. » ■ JT

Nouveau guide sur L'aménagement et l'écomobilité

Isabelle Boucher,
urbaniste

Le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire ajoutait récemment un nouveau titre à sa collection de guides de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable.

Le nouveau guide, intitulé *L'aménagement et l'écomobilité*, présente des stratégies qui peuvent être mises de l'avant pour aménager des environnements bâtis favorables à l'écomobilité. Il examine également la contribution des outils d'urbanisme dont disposent les municipalités pour favoriser l'écomobilité.

La hausse des émissions de gaz à effet de serre induites par le transport, la consommation incessante de ressources non renouvelables comme le pétrole et le territoire, l'accroissement des problèmes de santé publique ou la difficulté croissante d'accéder à certains pôles d'emplois et de services avec un moyen de transport autre que la voiture, sont des phénomènes qui invitent nos collectivités à modifier l'aménagement de leur territoire et leur conception des transports.

Face à des modèles d'urbanisation fondés sur des transports individuels motorisés difficilement soutenables, le ministère des Affaires municipales,

des Régions et de l'Occupation du territoire expose, dans ce nouveau guide, diverses stratégies d'un aménagement encourageant l'écomobilité.

Le guide est disponible sur le site Web du Ministère, dans la section Développement durable : www.mamrot.gouv.qc.ca/grands-dossiers/developpement-durable/ ■



Le Sommet Écocity de Montréal

Le Sommet Écocity 2011 s'est tenu du 22 au 26 août, au Palais des congrès de Montréal.

L'événement a regroupé plus de 1 000 participants représentant au-delà de 70 pays. Écocity 2011 était la 9^e d'une série de conférences internationales organisées depuis 1990, dans huit pays différents, de Berkeley à Montréal, en passant par Adelaide (1992), Dakar (1996), Curitiba (2000), Shenzhen (2002), Bangalore (2006), San Francisco (2008) et Istanbul (2009). L'ensemble de ces conférences a été coorganisé par Ecocity Builders, un organisme à but non lucratif d'Oakland, en Californie. L'organisme hôte du Sommet de 2011 était le Centre d'écologie urbaine de Montréal.

Ce Sommet a donné lieu à près de 400 exposés, ateliers de formation, ateliers mobiles ou charrettes portant sur les six grands thèmes transversaux suivants :

- changements climatiques et écocity;
- écomobilité, aménagement urbain et espace public;
- gouvernance et démocratie dans une écocity;
- économie d'une écocity;
- santé et environnement bâti;
- biodiversité et agriculture urbaine.

Deux urbanistes du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire ont réalisé des comptes rendus de quelque 27 conférences portant sur l'un et l'autre de ces thèmes. Ces comptes rendus contiennent un ensemble d'hyperliens, d'encadrés ou de commentaires qui fournissent des renseignements complémentaires. À lire dans le site de l'Observatoire municipal : www.mamrot.gouv.qc.ca/observatoire-municipal/veille/ ■ PA



Joël Thibert

Gouverner sans gouvernement

Le cas de la région de la Baie de San Francisco

Joël Thibert, urbaniste

Est-il possible de gouverner la ville et sa région efficacement sans gouvernement? Cette question peut sembler à prime abord théorique ou académique, mais la réponse qu'on y apporte, quelle qu'elle soit, est susceptible d'avoir un impact direct sur l'aménagement du territoire à l'échelle métropolitaine.

En effet, la nature formelle ou informelle du mode de gouvernance en place dans une région donnée dicte en grande partie ce qui peut être planifié formellement et ce qui ne peut pas l'être. À titre d'exemple, les Plans métropolitains d'aménagement et de développement (PMAD) de Montréal et de Québec dictent les « seuils minimaux de densité » et fixent le périmètre d'urbanisation que doivent respecter les municipalités concernées; en contrepartie, la majorité des plans régionaux métropolitains aux États-Unis ne contiennent aucune mesure coercitive, puisque la plupart des régions métropolitaines américaines ne sont pas formellement « gouvernées ».

Le cas de la région de la Baie de San Francisco est particulièrement intéressant à cet égard, puisque la région est non seulement dépourvue de structure formelle de gouvernance, mais n'a pas non plus de ville centrale (San Jose étant la ville la plus peuplée avec ses 959 000 habitants). Selon Michael Cunningham, vice-président, affaires publiques de la chambre de commerce de la région, le *Bay Area Council*, « la principale caractéristique de la région de la Baie de San Francisco est le fait qu'elle n'est centrée sur rien, puisque qu'elle s'est développée autour d'une étendue d'eau ». Michael Cunningham fait aussi remarquer que la région n'a pas de leader naturel, puisqu'aucun maire n'a la légitimité ou la popularité requise pour parler au nom de la région dans son ensemble. La région de la Baie n'a donc ni centre géographique, ni centre démographique, ni centre politique.

Malgré cet état de fait, la région de la Baie est définie comme telle, non seulement par

l'association des municipalités de la région, la *Association of Bay Area Governments* (ABAG), mais aussi par de nombreuses organisations à but non lucratif et groupes d'intérêts – tels que le *Bay Area Council*, *Greenbelt Alliance*, *TransForm*, *Urban Habitat* et le *Silicon Valley Leadership Group*. Pour Bob Allen, directeur des politiques en transport et en habitation pour le groupe d'intérêt *Urban Habitat*, c'est précisément l'absence de gouvernement régional et plus généralement de mesures coercitives en ce qui a trait à l'aménagement du territoire qui a favorisé l'émergence d'une conscience régionale. « Ceux qui n'ont pas accès au transport en commun ou à un logement abordable ne sont représentés par personne dans la région de la Baie, c'est donc à nous, groupes d'intérêt, de les défendre », explique-t-il.

Certains sont d'avis que le succès économique de la région de la Baie, qui compte en son sein les sièges sociaux de Google, Apple, Yahoo, Oracle et de nombreuses autres grandes compagnies du secteur des hautes technologies, vient en partie de l'absence relative de planification territoriale – qui aurait permis aux « startups » de s'établir non pas dans les zones urbaines, mais à proximité du campus de l'Université Stanford – soit en plein milieu de la banlieue. Quoiqu'il en soit, ce sont aujourd'hui les représentants de ces mêmes compagnies qui réclament une planification régionale plus cohérente. « Le succès de la région de la Baie dépend en grande partie de son attractivité et de la capacité des compagnies comme Google à attirer le talent ici. Cependant, si nous n'avons nulle part où loger convenablement ces jeunes gens à moins d'une heure

de leur lieu de travail et s'ils doivent en plus passer trois heures chaque jour pris dans le trafic, il va être de plus en plus difficile de les faire venir et surtout de les retenir » commente Brian Brennan, directeur des services aux membres du *Silicon Valley Leadership Group*, un organisme représentant les intérêts de la communauté d'affaires.

Selon Miriam Chion, urbaniste senior à ABAG, l'absence de gouvernance « formelle » dans la région reste un obstacle majeur qui ne peut pas être surmonté en transférant tout simplement la responsabilité de planifier aux organisations à but non lucratif et aux groupes d'intérêt. « Nous avons la chance d'avoir une société civile extrêmement active et dynamique dans la région de la Baie, mais la société civile ne peut pas jouer le rôle de leader et d'arbitre que doit jouer le gouvernement » précise-t-elle.

Est-il possible qu'une région métropolitaine soit « gouvernée » en l'absence de structures formelles de gouvernance? La réponse à cette question dépend bien sûr de notre conception du « rôle légitime » de l'État. Ceci étant, si l'on considère l'aménagement du territoire à l'échelle régionale comme étant d'intérêt public, force est de constater que la société civile à elle seule n'est pas en mesure de défendre cet intérêt. C'est du moins ce qui ressort de l'expérience récente de la région de la Baie de San Francisco. ■

Joël Thibert, urbaniste, effectue présentement un doctorat en politiques urbaines à l'école Woodrow Wilson de l'Université Princeton. Il agit comme correspondant d'Urbanité aux États-Unis pour la durée de son séjour dans ce pays.



LE CHSLD CAP À SHAWVILLE : AUX PETITS SOINS POUR SES RÉSIDENTS GRÂCE À L'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE MULTIPLIER LES ÉCONOMIES EN TOUTE SIMPLICITÉ


Bâtiments
PROGRAMME DE SOUTIEN AUX PROJETS
D'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE

De gauche à droite : Richard Grimard et Ann Rondeau, du CSSS de Pontiac, Mathieu Courchesne, de Dessau et Francis Villeneuve, d'ÉnerCible

Soucieuse d'offrir une approche humaine et respectueuse à ses 50 résidents en perte d'autonomie, l'équipe du CHSLD CAP, situé à Shawville dans la MRC de Pontiac, offre des petits soins au quotidien. Elle n'hésite toutefois pas à se lancer dans de plus vastes projets pour atteindre ses objectifs. Tous les gestes s'additionnent et font la différence dans la vie des résidents et de leur famille.

LE PROJET

Construire une résidence qui allie efficacité et confort pour le bien-être des patients aujourd'hui et celui de la planète demain.

LA SOLUTION

Réduire la facture d'énergie en diversifiant les sources d'énergie utilisées pour tout l'équipement de chauffage et de climatisation tout en améliorant la qualité de l'air ambiant.

LES RÉSULTATS

De l'installation d'un système géothermique complet à celle de chauffe-eau solaires, rien n'a été laissé au hasard pour rehausser le confort des résidents et réduire au maximum l'impact sur l'environnement.

Économies annuelles : 771 594 kWh

Mesures : Géothermie, roue thermique pour récupérer la chaleur de l'air évacué, chauffe-eau solaires pour le préchauffage de l'eau chaude domestique

Appui financier estimé : 239 351 \$

CONTRIBUTION DU PROGRAMME BÂTIMENTS

Un accompagnement sur mesure, une simplification du processus et un appui financier estimé à 239 351 \$ découlant des effets multiplicateurs du projet.

En participant au programme Bâtiments, le CHSLD CAP contribue au développement durable en effectuant des investissements socialement responsables. De plus, il est en voie de réduire ses coûts d'exploitation et sa consommation d'électricité et d'améliorer la qualité de vie de ses résidents.

UN PROGRAMME D'HYDRO-QUÉBEC GÉRÉ PAR ÉNERCIBLE

Pour nous joindre, composez sans frais le **1 855 817-1433** ou visitez le www.programmebatiments.com.



DOSSIER

L'art de densifier

VILLE DE QUÉBEC

Le Plan particulier d'urbanisme (PPU) présenté par la Ville de Québec pour le plateau centre de Sainte-Foy mise sur la densification urbaine et l'embellissement du paysage.

L'art de densifier

DOSSIER



Densifier n'est pas une panacée. À titre d'exemple, le cadre de révision des hauteurs du centre-ville de Montréal propose parfois de réduire les hauteurs, notamment aux abords du Vieux-Montréal et sur le flanc sud du mont Royal, pour préserver les atouts patrimoniaux existants et certaines vues.

VILLE DE MONTRÉAL, ARRONDISSEMENT VILLE-MAIRE

Depuis longtemps au cœur de la pratique de l'urbanisme, la notion de densité urbaine est reconnue par un public de plus en plus large comme une composante incontournable et particulièrement performante du développement durable. Voilà maintenant que ce concept occupe une place de choix dans l'actualité québécoise avec le dévoilement coup sur coup, au printemps 2011, des plans métropolitains d'aménagement et de développement (PMAD) des communautés métropolitaines de Québec et de Montréal.

Ces deux documents proposent des cibles précises à atteindre en matière de densité¹, et ces cibles ont été parmi les enjeux les plus débattus lors des consultations publiques. La densité y est vue comme un moyen majeur de consolidation du développement. Dans le cas de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ), on vise particulièrement les pôles métropolitains, les noyaux périurbains et les axes structurants, en prévoyant y concentrer 60 % de la croissance et en y ajustant les cibles selon les milieux, celles-ci pouvant atteindre de 35 à 75 logements à l'hectare net dans les pôles métropolitains. La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) propose pour sa part d'orienter 40 % de l'urbanisation projetée dans un rayon de 1 km autour des points d'accès des modes lourds de transport collectif afin de développer des quartiers de type aménagements axés sur le transport en commun (AATC); les seuils minimaux de densité brute, variant selon les caractéristiques des points d'accès, peuvent y atteindre 150 logements à l'hectare. Dans les deux projets, des cibles sont définies aussi hors des aires principales de consolidation

Ces cibles sont-elles trop élevées, ou au contraire pas assez? Les commissions chargées des consultations fourniront sûrement un

éclairage utile sur ces questions. Après tout, le succès des politiques urbaines réside dans le soin que l'on prend à en assurer l'acceptabilité sociale. Il faut donc se féliciter de ces débats, qui placent l'urbanisme et ses outils au centre des grands enjeux de société.

Cette popularité soudaine de la densité est lourde de responsabilité pour les urbanistes. Car malgré son importance indéniable, la densité demeure un concept complexe, imparfait, qui doit être utilisé en conjonction avec d'autres concepts comme la mixité des fonctions, la planification des transports et le design urbain, garants de la qualité des milieux de vie.

Les textes regroupés dans ce dossier illustrent cette complexité. On y verra que la densité est plus qu'une question de ratio logement/hectare – même si ces ratios sont nécessaires. Elle s'exprime à travers plusieurs outils d'urbanisme et elle peut prendre bien d'autres formes que des édifices en hauteur ou des AATC.

À travers les textes de ce dossier, une idée émerge, celle-là même que l'Ordre des urbanistes du Québec a exprimée dans son mémoire présenté devant la CMM lors des consultations publiques sur le PMAD : le défi de la densification n'est pas seulement d'augmenter les densités résidentielles, mais surtout de créer des milieux de vie multifonctionnels de qualité. C'est là où le rôle de l'urbaniste, comme son art, prennent tout leur sens. ■

Bonne lecture!

*François Goulet, urbaniste
Pour le comité éditorial*

¹ Voir : CMQ, *Bâtir 2031 : structurer – attirer – durer*, printemps 2011, première section, pp. 15 / 35 et 41 / 49; CMM, *Un Grand Montréal attractif, compétitif et durable*, avril 2011, chap. 2, pp. 44 / 67.

Au-delà des mesures de densité Reconnaître le mode d'habiter

Daniel Gill

À tort, la hauteur est le principal élément de perception de la densité.

Si la tendance actuelle de l'urbanisme est à la densification des territoires, le vrai défi est de répondre aux besoins et aux désirs des individus par la création de formes urbaines durables et de qualité. Et ce serait un peu à tort, s'il fallait juger des potentiels d'utilisation du territoire à partir d'une seule mesure de densité. Réfléchir sur la densité, c'est examiner principalement la forme bâtie sous tous ses aspects, du bâtiment à l'îlot, au quartier, à la ville, mais c'est avant tout s'interroger sur les modes de vie et les modes d'habiter, car au-delà d'une simple prescription qui se veut technique, ce sont avant tout de nos « modes d'habiter » dont nous parlons.

Sous l'injonction du développement durable, le débat sur la densité prend une tangente tout à fait nouvelle en ce sens où la dédensification des territoires qui a été au cœur de la pratique urbanistique depuis de nombreuses décennies est fortement remise en question. Le mot d'ordre est donc maintenant à la densification des territoires. Mais qu'en est-il au juste de ce concept, en maîtrisons-nous vraiment tous les aspects?

La densité est un concept à la fois simple et complexe. Simple par son calcul qui se définit comme étant un rapport de quantité par unité de surface, ces quantités pouvant être des surfaces construites, des logements ou des habitants. Mais aussi complexe, car pour une même mesure elle peut faire référence à des formes construites et urbaines totalement différentes. La densité est un concept multiscalair qui renvoie à différentes échelles du territoire, du lot ou de l'îlot, à la région en passant par le quartier et la ville avec des mesures qui leur sont propres.

Telles les matriochkas, ces poupées russes qui s'emboîtent les unes dans les autres, il en est un peu de même en ce qui a trait à la densité. À l'échelle régionale et de la ville, on parlera de personnes ou de logements au km², tandis qu'à celle du quartier l'unité de référence sera bien souvent l'hectare; enfin, à l'échelle de l'îlot et du lot, on utilisera plutôt le rapport entre deux surfaces, celle construite et celle du terrain, se traduisant par un

coefficient, communément appelé le coefficient d'occupation du sol (COS). Ainsi, en termes de planification, les objectifs visés à une échelle se répercuteront aux échelles inférieures ou supérieures. Un COS plus élevé devrait normalement se traduire par plus de logements à l'hectare et finalement par plus d'habitants au km².

Une question de perception

Cependant, derrière cet outil de mesure fort simple, se cache, au-delà de la dimension spatiale, une dimension mentale faisant référence à des formes bâties et urbaines qui se traduisent par des formes réelles et perçues totalement différentes. À titre d'exemple, les différentes formes construites associées à un COS de 1, soit une superficie construite équivalente à la superficie du lot, renvoient à une perception différente de l'espace et de la densité. Vu en plan, un îlot entièrement occupé par des immeubles d'un seul étage laissera une impression de forte densité alors qu'un passant y verra une faible densité; mais si le même COS résultait d'immeubles de 2 étages sur la moitié du terrain, le passant y verrait une densité plus grande que l'observateur ayant une vue en plan. Le type d'implantation sur l'îlot s'accompagnera aussi d'effets différents. En effet, un îlot suburbain constitué de résidences à deux étages occupant chacune le centre de leur terrain respectif dégagera une impression de très faible densité par rapport

à un îlot urbain constitué de duplex contigus, alors qu'il n'en est rien, le coefficient d'occupation du sol pouvant être égal dans les deux cas.

Cette logique qui peut se décliner à l'infini selon différents COS s'applique également à l'échelle du quartier ou de la ville. Tout dépendant de la forme urbaine, pour une même densité mesurée en termes de logements à l'hectare, on obtiendra une perception de densité différente. La présence des parcs, la largeur des rues, la présence d'équipements publics, la hauteur des bâtiments et la forme de leur implantation sur l'îlot, la présence d'un couvert végétal sont autant d'éléments qui viendront au final moduler cette perception d'une certaine façon traduite techniquement par densité brute et densité nette, cette dernière faisant référence à l'espace occupé uniquement par l'habitation. Nombreux sont ceux pour qui les grands ensembles à l'européenne représentent un exemple de haute densité à ne pas reproduire, pourtant leur densité est souvent beaucoup moindre que ce qu'on retrouve sur un îlot montréalais typique des quartiers anciens. Si, bien qu'à tort, la hauteur est le principal élément de perception de la densité, ceci étant probablement dû au fait que les hauteurs se perçoivent mieux que les surfaces. En effet, si nous avons tous une perception exacte d'un immeuble de six étages, peut-on en dire autant lorsqu'on parle d'un hectare ou





La Place Bonaventure et l'immeuble IBM-Marathon ont tous deux un coefficient d'occupation du sol de 12.



PHOTOS : VILLE DE MONTRÉAL, ARRONDISSEMENT VILLEMARIE

d'un kilomètre carré?

Prescrire la densité, pas si simple

Dans une perspective de développement durable, la prescription de la densité sous ses différentes formes (COS, logements à l'ha, au km², etc.) n'a pas seulement pour objectif d'intervenir sur la forme urbaine, mais principalement sur l'occupation humaine du territoire. Théoriquement, plus de personnes à l'hectare permettrait d'augmenter la présence de services de proximité, d'améliorer l'offre en transport collectif et ainsi réduire la quantité et la durée des déplacements motorisés, et par le fait même, notre dépendance à l'automobile à l'échelle de la ville.

Encore une fois, si l'application semble simple, il est impossible de prescrire le nombre de personnes à l'hectare, on ne peut que le souhaiter ou le constater. La seule prescription possible demeure le nombre de logements à l'hectare, l'augmentation du COS ne pouvant se traduire à elle seule par une augmentation proportionnelle du nombre de logements. En effet, le passage du COS de 2 à 3 pourrait conduire à une augmentation de la grandeur des logements plutôt qu'à une augmentation de leur nombre.

De la même manière, l'imposition du nombre de logements à l'hectare ne pourra jamais se traduire par un nombre précis d'habitants. De petits logements pourront engendrer un taux de peuplement très

faible, soit une personne par logement, alors qu'un logement légèrement plus grand pourrait générer un taux de peuplement de trois personnes par logement, le logement devenant assez grand pour accueillir une famille. Mais encore là, à condition qu'il soit effectivement occupé par des familles, car rien ne garantit qu'un logement de deux chambres à coucher abritera plus de personnes qu'un logement d'une chambre. En fait, la densité de population serait principalement en lien avec les modes de vie et les revenus des ménages.

La notion de densité est donc intimement liée à l'utilisation du territoire. À preuve, tout article sur le sujet s'accompagne de représentations graphiques faisant référence à différents types d'aménagement. Vus sous l'angle de l'utilisation du territoire, nos indicateurs statiques ont-ils encore assez d'acuité dans un contexte d'hypermobilité? Car force est d'admettre que ces indicateurs omettent le passage des nombreux chalandes qui viennent y travailler ou s'y divertir et qui contribuent à la vitalité et à la qualité de vie d'un quartier. Il y aurait donc lieu de bien différencier densité d'habitants et densité de personnes, ce qui est malheureusement toujours confondu. Le premier faisant référence à la mesure du nombre de personnes habitant le territoire (les « dormeurs », comme disait François Ascher) alors que le terme « personne » devrait plutôt faire

référence à l'ensemble des individus se trouvant sur un territoire à un temps donné. Ainsi, au-delà de la densité d'occupation, qu'elle soit bâtie ou humaine, avec le retour à la diversité fonctionnelle, d'autres outils de mesure devront tenir compte de ce que certains appellent la densité « sociale ». Une mesure qui prendrait en compte la présence de tous les individus qui se trouvent sur un territoire et non pas seulement de ceux qui y habitent.

Comme on peut le constater, la densité, bien qu'elle se mesure par une technique mathématique toute simple, fait bien plus référence à des formes urbaines et à des modes de vie qui s'y rattachent, donc à des perceptions sensorielles somme toute personnelles et propres à chaque individu. D'où émergent d'ailleurs les vrais enjeux reliés à la densité, car somme toute encore souvent dans l'imaginaire populaire l'idée qu'une grande densité se traduirait par une détérioration de la qualité de la vie avec plus de trafic, plus de bruit, plus de criminalité, etc. Pourtant, le Plateau Mont-Royal demeure le quartier le plus dense de Montréal, mais aussi le plus prisé. Et que penser de Paris, une des villes les plus denses du monde occidental? ■

Daniel Gill est professeur agrégé à l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal et chercheur à l'Observatoire SITQ du développement urbain et immobilier.

Les figures de la densification urbaine

Quelques exemples

Pénélope Darcy

La densification urbaine peut se matérialiser à l'échelle d'un logement, d'un immeuble, d'une parcelle, d'un îlot, d'un quartier ou d'une ville. Ainsi, l'action de densifier peut passer du micro, à l'échelle d'un logement ou d'une parcelle, par une densité douce, au macro, à l'échelle d'un quartier par une densité plus marquée. La ville dense n'est pas nécessairement synonyme de démolition et de construction en hauteur, hors gabarit. Elle peut être cohérente avec le tissu urbain existant ainsi qu'avec les usages et aspirations des résidents.

Ajout à un bâtiment

Les réglementations permettant l'ajout d'un logement à une résidence principale se développent au sein de plusieurs municipalités. La Ville d'Ottawa encourage ce type de densification dans son Livre Blanc sur la densification résidentielle¹.

Pour autant, peu de projets peuvent, à ce jour, illustrer cet axe de densification. Plus souvent l'ajout d'un logement se fait par subdivision de la résidence.

Nous pouvons citer un bel exemple d'ajout à un bâtiment haussmannien dans le 11^e arrondissement de Paris. Cette extension

permettra de financer la réhabilitation du bâtiment insalubre et conduira à la création d'un total de 20 logements et 3 locaux. Cette réhabilitation/extension permet de créer des logements sociaux dans Paris, tout en répondant aux exigences de la certification « Patrimoine Habitat Environnement ». Le bâtiment sera à basse consommation énergétique, conformément au Plan Climat Paris.

Insertion en fond de parcelle

Les pavillons jardins sont un exemple de constructions en fond de parcelle. Ce concept encourage les propriétaires à construire sur le terrain de leur résidence un logement abordable, autonome et locatif, destiné à un proche, souvent âgé ou handicapé. En 1996, la Ville de Cowansville fut pionnière dans la mise en œuvre de ce concept, et plusieurs villes québécoises ont depuis mis en place une réglementation spécifique à l'implantation d'un pavillon-jardin. Ainsi, une politique sociale peut contribuer à créer une densité tout en répondant à une demande en logement pour populations dépendantes.

L'exemple le plus récent et le plus discuté de construction de logements en fond de parcelle est celui des ruelles habitables ou Laneway housing², autorisés dans certains secteurs de maisons unifamiliales à Vancouver depuis juillet 2009. La politique de Vancouver permet la construction d'habitations individuelles en arrière-lot, sur ruelle, avec comme objectif le renforcement du parc de logements locatifs. Des lignes directrices encadrent la qualité et la durabilité des constructions

Cette initiative augmente le nombre de logements à prix abordables grâce à une densification à peine visible. Ces nouvelles

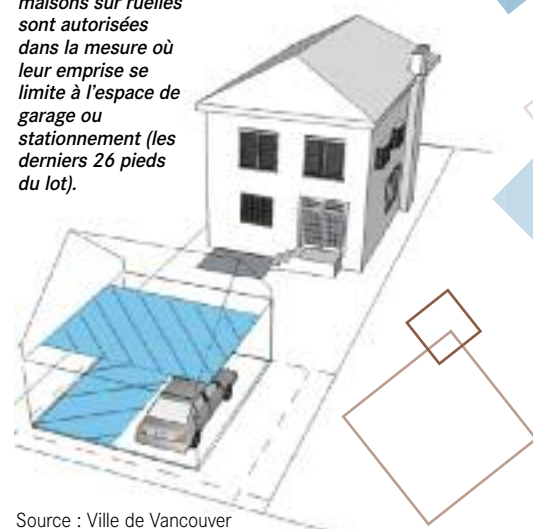
constructions sont intégrées dans le tissu urbain et créent ce que les observateurs qualifient de densité cachée.

Développement intercalaire

Les développements intercalaires, en plus d'apporter une densité non négligeable, permettent d'effacer les « dents creuses », les petits terrains résiduels laissés à l'abandon. Au Québec, à partir du milieu des années 90, plusieurs municipalités ont tiré profit des programmes de revitalisation des vieux quartiers (PRVQ), puis du Programme rénovation Québec (PRQ) pour encourager l'insertion résidentielle dans les quartiers centraux et ainsi tirer profit des terrains résiduels dans les quartiers centraux.

À Montréal, le projet les Lofts du Pont est un exemple original de construction sur un terrain intercalaire. Le projet comprend la

À Vancouver, les maisons sur ruelles sont autorisées dans la mesure où leur emprise se limite à l'espace de garage ou stationnement (les derniers 26 pieds du lot).



Source : Ville de Vancouver



Exemple d'ajout à un bâtiment parisien.

H2O ARCHITECTES

1 Ville d'Ottawa, Densification résidentielle: créer des collectivités plus dynamiques, www.ottawa.ca/residents/public_consult/beyond_2020/papers/white/intensification_fr.html
 2 Ville de Vancouver, Laneway Housing How-to-Guide, <http://vancouver.ca/commsvcs/lanewayhousing/pdf/LWHhowtoguide.pdf>



YVAN DUBÉ

Les Lofts du Pont, un exemple montréalais de développement en insertion qui tire profit des lots sous-utilisés dans les quartiers centraux.

construction de sept maisons jumelées, en copropriété, dont la façade donne sur une ruelle sauf pour une qui donne sur rue, afin de respecter la réglementation de l'arrondissement.

De maison unifamiliale à... maisons unifamiliales

Dans les banlieues, la densité peut facilement être encouragée sans changer drastiquement la typologie. À titre d'exemple, on observe à Calgary, depuis plusieurs décennies, un phénomène de démolition-reconstruction de maisons unifamiliales, généralement d'un seul étage, sur de grands terrains. Elles sont remplacées par deux

maisons sur deux niveaux, détachées ou jumelées. La densité double et les propriétaires, comme la municipalité, y trouvent leur compte. Il n'y a pratiquement pas d'opposition citoyenne, puisque les maisons de remplacement demeurent des propriétés individuelles. Loin de s'opposer à cette tendance, la municipalité a publié un guide de bonnes pratiques pour encourager l'intégration harmonieuse des nouvelles constructions.

Conversion de bâtiments non résidentiels

L'évolution naturelle des villes fait que de nombreux bâtiments construits à une époque donnée pour un objet donné doivent évoluer et changer de nature. Il s'agit principalement des bâtiments industriels, institutionnels, religieux et commerciaux. Ce type d'intervention s'inscrit clairement dans une perspective de densification en amenant de nouveaux résidents là où il n'y en avait pas. Ces projets s'inscrivent dans des objectifs de développement durable et de revitalisation urbaine en encourageant la remise en état de bâtiments existants qui ont souvent une valeur patrimoniale.

Ce type de densification est très bien développé et s'intègre généralement sans heurt dans le milieu urbain environnant. Le principal défi est de trouver le financement suffisant pour, à la fois conserver les aspects patrimoniaux des bâtiments, décontaminer

les bâtiments et les mettre aux normes actuelles d'habitation. Encore une fois, les municipalités peuvent mettre à profit des programmes comme le PRQ ou le programme Accès Logis – pour les promoteurs communautaires – pour encourager la conversion de bâtiments non résidentiels.

Réaménagement de friches urbaines

Le réaménagement de terrains en zones urbaines délaissées ou dont l'usage est désuet conduit souvent à la réalisation de grands projets urbains, ce qui implique la mise en place d'une planification minutieuse et d'un partenariat soutenu entre la municipalité, les développeurs et la population. La taille de ces projets permet d'offrir une large typologie de logements et apporter une densité mixte. Le projet de la Pointe-D'Estimaucville, présenté dans les pages suivantes, est un exemple de ce type de densification.

Dans tous les cas, ces différentes actions de densification permettent d'utiliser des espaces urbains vacants et donc de développer et dynamiser le milieu urbain. Mais ils ne peuvent se concrétiser sans l'appui significatif et souvent financier de la municipalité, et ce surtout pour ce qui concerne les plus gros projets.³ ■

Pénélope Darcy, collaboratrice à Urbanité, est détentrice d'une maîtrise en urbanisme et est coordonnatrice de la RUI Quartier Hodge-Place Benoit.



MARC GOULET

À Calgary, de petites maisons unifamiliales sont souvent remplacées par deux maisons sur deux niveaux, détachées ou jumelées.



ACTION HABITATION DE QUÉBEC

L'organisme « Un toit en réserve » a réalisé en 2010 58 logements à but non lucratif pour adultes et personnes âgées, dont 23 par la conversion de l'ancienne église l'Église Saint-Paul-Apôtre, à Québec.

3 Politiques d'incitations financières, assouplissement de la réglementation, cf. SCHL-CMHC – Étude de cas sur la densification, Initiatives municipales n 63422, nov 2003

Exemples de la diversité résidentielle
permise par le zonage initial du
quartier Rivière-des-Prairies
à Montréal



Le défi des moyens

Densifier, est-ce si sorcier?

Jacques Trudel, urbaniste

Le débat autour de la densification – sa nécessité, ses formes, ses modalités – prend de l'ampleur, ici comme ailleurs, non seulement entre urbanistes, mais aussi sur la scène publique et politique, au point de devenir une sorte d'enjeu symbolique, conduisant parfois à remettre en cause la planification urbaine elle-même. Se pourrait-il qu'il y ait, à l'origine de ce débat, une incompréhension basée surtout sur la méconnaissance des moyens de la densification?

On fait largement état depuis plusieurs années des raisons impérieuses qui militent en faveur d'une certaine densification de nos milieux de vie. On a aussi proposé de nombreux modèles de formes d'habitat répondant de façon diversifiée et souvent très imaginative à cet objectif. On ne manque pas d'exemples de projets urbains réalisant des habitats denses et intéressants. Ce sont plutôt les moyens de densifier de façon conséquente et acceptable dans notre contexte politique et réglementaire qui font encore défaut.

Cette situation est de nature à susciter ce qu'on peut appeler des « faux débats », c'est à dire qui opposent les extrêmes et caricaturent les positions des uns et des autres. D'un côté, il y aurait les planificateurs et certains promoteurs qui chercheraient à imposer des densités le plus souvent excessives; de l'autre, les tenants du « caractère » des milieux traditionnels, censé répondre aux tendances du marché, ou encore aux préférences de la « famille moyenne » qui ne voudrait pas entendre parler d'un habitat plus dense.

Mais est-il bien vrai qu'il existe une opposition générale et irréductible, fomentant des obstacles politiques insurmontables face à tout effort visant à densifier de façon conséquente? Est-ce vraiment une « mission impossible » que d'intensifier le développement résidentiel, tout en respectant notre fonctionnement réglementaire et l'exigence d'acceptabilité sociale des projets?

L'évolution législative récente au Québec est en voie de clarifier la répartition des pouvoirs en matière de planification de la densité. Déjà, les deux communautés métropolitaines ont le devoir de préciser des densités et elles le font effectivement par les cibles de densité minimale dans les projets de Plans métropolitains d'aménagement et de développement (PMAD). Mais la question se pose encore de savoir comment transformer ces pourcentages en réalités. Les PMAD comprennent bien des exemples de moyens et de densités, mais ils demeurent somme toute très sommaires. Seront-ils suffisants pour guider les instances locales dans cet exercice nouveau pour la plupart d'entre elles?

À titre de réflexion sur ce sujet d'actualité, voici quelques principes qui, sans prétendre approfondir la question comme elle devrait éventuellement l'être, pourraient contribuer à rendre possible et harmonieuse la densification nécessaire de nos territoires métropolitains.

D'abord, éliminer la réglementation excessive

Avant même de promouvoir la densification, il faudrait cesser de l'empêcher. À la base de nos pratiques de zonage, on trouve encore la survivance du vieux zonage hiérarchique nord américain qui privilégie la maison individuelle isolée comme forme idéale de développement. Le zonage exclusif encore largement pratiqué en faveur de cette unique forme d'habitat est en soi un empêchement majeur à la densification.

Avons-nous vraiment besoin présentement au Québec de répéter ce modèle, alors même que ni l'évolution démographique, ni même les tendances du marché ne peuvent plus le justifier? Il ne s'agit ici aucunement de bannir la construction de pavillons isolés comme telle, mais seulement d'éliminer le caractère exclusif de ce type de développement, et encore uniquement dans les nouveaux secteurs, en faisant aussi exception des territoires où peuvent s'appliquer des motifs légitimes de préservation naturelle ou patrimoniale.

Dès le début des années 70, j'ai pu en faire moi-même l'expérience dans l'élaboration des règles de développement du quartier Rivière-des-Prairies, nouvellement annexé à Montréal. Le zonage de ce quartier était alors entièrement à refaire, dans la perspective d'y accueillir l'urbanisation imminente qui s'y présentait à la suite du développement des territoires adjacents. Contraire-





ment aux pratiques qui avaient encore largement cours, j'ai proposé avec succès de réserver le zonage unifamilial isolé exclusivement aux petits secteurs où un développement fragmentaire était déjà établi sous cette forme. Dans tous les secteurs vierges promis à un nouveau développement – la majeure partie du quartier – le zonage devait permettre partout une variété de types d'habitation, incluant toujours les maisons unifamiliales attenantes et allant, selon les cas, jusqu'à des immeubles d'appartements de trois ou quatre étages. On peut voir le résultat aujourd'hui, alors que ce quartier se distingue par une bonne mixité de types d'habitation, obtenue sans heurter les premiers résidents.

D'autres normes courantes, souvent exagérément restrictives, constituent également des empêchements notables à la densité, en même temps d'ailleurs qu'elles font obstacle au logement abordable : largeurs minimales de lot et de façade, proportions de terrains constructibles, espacements prescrits entre petits bâtiments, exigences de places de stationnement, pour n'en mentionner que quelques-unes. Encore là, il est bien plus difficile de les revoir après coup que de veiller à ce que les normes imposées favorisent un développement plus dense au départ.

Densifier l'existant... modérément

Dans les milieux déjà établis, il va de soi que la densification est plus délicate à réaliser. L'assouplissement de certaines règles concernant l'accès sur rue, l'occupation des terrains et le logement accessoire peut le permettre, mais les exigences peuvent être grandes en ce qui concerne les modalités d'application, prenant réellement en compte toutes les conséquences pour les résidents. Les contraintes d'espace, de vue, d'ensoleillement, de sécurité ne sont pas à négliger si l'on veut intensifier l'occupation d'un milieu habité, tout en respectant intégralement l'acceptabilité sociale des mesures.

Il importe de doser les moyens à prendre selon qu'il s'agit d'espaces déjà intensément construits ou de milieux de plus faible densité. Pour les espaces d'occupation intensive, l'emploi d'outils discrétionnaires – programmes particulier d'urbanisme, plans d'aménagement d'ensemble – peut s'imposer, de même que, le cas échéant, la soumission des projets à des ententes de redéveloppement. Dans le reste du territoire, toutefois, seules

des mesures réglementaires d'application générale peuvent favoriser une densification continue des milieux existants. L'expérience de Vancouver en fournit un excellent exemple. La Charte de l'Écodensité adoptée par la Ville en 2008 s'applique progressivement¹, assortie de nombreuses consultations, grâce à un ensemble d'initiatives qui visent à densifier tant la zone centrale que la banlieue unifamiliale, telles les réglementations favorisant l'implantation de logements en cour arrière et sur ruelle, les sous sols habitables et les logements accessoires.

Éviter le « tout ou rien »

Lorsqu'on a la possibilité d'introduire la densité quelque part, la tentation est forte de miser sur le maximum possible. On se retrouve alors souvent avec des réactions défensives de la part des « voisins », qui n'ont nulle envie de voir le milieu auquel ils sont habitués sacrifié sur l'autel de la densification. Ces réactions, souvent légitimes, passeront pour la manifestation du syndrome « pas dans ma cour » et l'on répètera qu'il est politiquement impossible de densifier.

Mais la densité maximale n'est pas nécessairement optimale, ni même « durable ». Si la densification est planifiée à l'avance et distribuée dans l'ensemble du territoire, il n'y a nul besoin d'imposer aux résidents établis des densités qu'ils jugeront excessives, souvent motivées d'ailleurs par l'intérêt de promoteurs qui ont su vendre leur projet sous ce prétexte. Et que dire de la pratique paradoxale du « transfert des droits de développement » ou des « primes de densité », heureusement peu courante chez nous, par laquelle les pouvoirs publics contredisent leur propre planification, sans considération pour les habitants des voisinages qui doivent subir une surdensification !

Éviter le « tout ou rien » implique de miser non sur l'imposition ponctuelle de fortes densités résidentielles, mais plutôt sur un relèvement général de l'intensité du développement, principalement dans les nouveaux secteurs, sachant que tout accroissement de la densité, même modeste, contribue bien davantage au résultat d'ensemble que des projets ponctuels controversés. Le simple passage de la maison isolée à la maison jumelée peut presque doubler la densité résultante, sans qu'on puisse dire que le caractère du milieu ne soit aucunement menacé. Nous savons aussi que les densités

intermédiaires, et non les plus fortes densités, sont celles qui produisent les logements les plus abordables.

Une stratégie clairement affirmée et bien démontrée

On ne produit pas de la densité pour la densité, sans que les habitants en comprennent le motif et y trouvent leur compte. Densifier n'est pas déréglementer à outrance, mais réglementer de façon plus imaginative en vue d'une densification « mesurée », recherchant les meilleures formes possibles d'un habitat diversifié et convivial, adapté à la diversité des besoins et des choix de vie. Il ne s'agit aucunement de limiter ces choix, mais bien au contraire de les permettre, là où ils conviennent, tout en les harmonisant.

Cela demande toutefois une stratégie publique de mise en œuvre clairement affirmée, s'appuyant sur un effort de démonstration, de consultation et de diffusion des moyens, comme celle qui est promue par le gouvernement de l'Ontario² et comme il en existe, entre autres, à Ottawa³ et à Vancouver. Au Québec, ce qui s'en rapproche sans doute le plus se trouve à l'intérieur du très bon guide de bonnes pratiques portant sur la réduction des gaz à effet de serre, publié en 2004 par le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire⁴; on y fait notamment état de nombreuses expériences pertinentes, assorties d'un exposé des moyens employés. En outre, le Ministère annonce la parution d'un nouveau guide, intitulé *L'aménagement et l'écomobilité*, qui aborde aussi la question des densités dans un autre contexte (voir l'article en page 6). Pourtant, il faut bien reconnaître que la diffusion large et la mise en pratique plus généralisée des modèles de densification accusent encore chez nous un certain retard.

Tout cela suppose un certain degré d'insistance et même de contrainte, ce à quoi nous serions peut-être devenus collectivement allergiques. Pourtant, une telle contrainte nécessaire en remplacerait simplement d'autres, celles des habitudes désuètes et des anciennes pratiques réglementaires. Densifier, en définitive, c'est innover pour créer un milieu de vie répondant plus adéquatement aux exigences contemporaines d'un habitat vraiment durable. À la condition, admettons-le toutefois, de respecter ce qui doit l'être. ■

1 Voir à ce sujet le site web de la Ville de Vancouver. Cette orientation a été confirmée par les élections municipales de novembre 2008, malgré la forte controverse soulevée à l'époque de son adoption, comme le relateait Joël Thibert, dans un article paru dans nos pages : « Vancouver adopte une charte de l'éco-densité », *Urbanité*, automne 2008, page 46.

2 Fiche d'information : *Planifier la densification*, Ontario : ministère des Affaires municipales et du Logement [www.mah.gov.on.ca/AssetFactory.aspx?did=7242]

3 Livre blanc – *Densification résidentielle : créer des collectivités plus dynamiques*, Ville d'Ottawa. [www.ottawa.ca/residents/public_consult/beyond_2020/papers/white/intensification_fr.html]

4 Pierre Blais et al., *La réduction des émissions de gaz à effet de serre et l'aménagement du territoire – Guide de bonnes pratiques*, MAMSL, 2004. [En ligne] : www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/amenagement_territoire/documentation/guide_reduction_gaz.pdf

La Pointe-D'Estimauville et le Triangle Namur- Jean-Talon

Deux exercices de densification

François Goulet, urbaniste

Une vision de l'écoquartier de la Pointe-D'Estimauville

On les appelle écoquartiers, TOD ou aménagements axés sur le transport en commun (AATC). Toutes ces figures du Nouvel urbanisme s'appuient sur la densification et la diversification des formes urbaines pour atteindre leurs objectifs de développement durable. Les exemples sont de plus en plus nombreux au Québec. Parmi ceux-ci, nous en avons choisi deux, l'écoquartier en devenir de la Pointe-D'Estimauville à Québec et le Triangle Namur-Jean-Talon à Montréal. Conte de deux cités.

L'écoquartier de la Pointe-D'Estimauville (Québec)

La Ville de Québec a entrepris la requalification de la Pointe-aux-Lièvres, le long de la rivière Saint-Charles, et de la Pointe-D'Estimauville, près de la baie de Beauport. Un troisième grand projet, la Cité Verte¹, en Haute-Ville, est coordonné par SSQ Groupe financier. Ensemble, ces trois projets, qui représentent un potentiel de 3 500 logements et 111 000 m² de bureaux et commerces, sont désignés sous le vocable d'écoquartiers.

La Ville de Québec a annoncé en septembre 2009 son intention de restructurer la Pointe-D'Estimauville. Le potentiel de reconstruction est important avec un potentiel de 1 780 logements et presque 100 000 m² de bureaux et commerces. La moitié des superficies disponibles actuellement est de propriété municipale, ce qui donne à la Ville un pouvoir foncier important pour réaliser ses objectifs.

Le secteur occupe un emplacement stratégique, à quelques minutes du centre-ville, de la colline Parlementaire et du Vieux-Québec. S'étendant sur plus de 21 hectares, il s'agit essentiellement d'un secteur commercial en déclin, avec de nombreux immeubles et terrains vacants. Ce secteur fait partie du centre majeur d'activités (CMA) D'Estimauville, l'une des composantes du Plan directeur l'aménagement et de développement (PDAD) adopté en 2005 par la Ville de Québec.

Le site compte sur plusieurs atouts, à commencer par une grande accessibilité (deux autoroutes et deux artères importantes, l'avenue D'Estimauville et le boulevard Sainte-Anne) et une bonne desserte en transport en commun, avec trois lignes Métrobus, un terminus d'autobus et un projet de tramway dans l'emprise du boulevard Sainte-Anne. D'ailleurs le Plan de mobilité durable de Québec, qui sera adopté prochainement, désigne l'avenue D'Estimauville comme le terminus d'une des lignes du tramway projeté.

Le site est adjacent à deux sites récréotouristiques majeurs, le domaine de Maizerets, un parc régional de 27 hectares, et la baie de Beauport, qui offre un accès et une vue imprenable sur le fleuve Saint-Laurent.

Une identité forte

Pour régénérer ce quartier urbain, on souhaite le doter d'une identité propre. La mixité des fonctions, la trame des îlots et le réseau de liens piétonniers contribueront à forger cette identité. L'appel de propositions préliminaires lancé en décembre 2010 pour la première phase de 746 logements comporte d'ailleurs des exigences à cet égard : la mixité des usages (avec commerces et services au rez-de-chaussée) doit faire partie intégrante des lots, qui doivent être subdivisés en petits îlots

¹ Voir *La Cité Verte un projet immobilier phare pour les générations à venir*, par Guillaume Neveu, urbaniste, dans *Urbanité*, automne 2009, page 28, www.ouq.qc.ca/documents/Urbanite_Automne2009.pdf



Véritable épine dorsale du quartier, l'esplanade reliera les îlots résidentiels jusqu'au fleuve et au domaine de Maizerets.

d'environ 60 m x 60 m, chacun séparé par des rues ou des passages piétonniers. La construction de ces passages publics, comme des infrastructures municipales à l'intérieur des lots, sont à la charge des promoteurs.

« L'élément le plus déterminant pour l'identité du projet est certainement le projet d'esplanade urbaine » explique Sonia Tremblay, urbaniste au Service de l'aménagement du territoire de Québec, chargée du projet de l'écoquartier de la Pointe-D'Estimaerville. Véritable épine dorsale du futur quartier, l'esplanade reliera les îlots résidentiels jusqu'au fleuve et au domaine de Maizerets en plus de

faciliter l'accès aux services de transport en commun. L'aménagement de cette esplanade prévoit la création de bassins qui contribueront tant à l'esthétique de lieu qu'à la récupération des eaux de pluie. On y aménagera aussi des aires de jeux quatre saisons. »

Parlant de densité

La densité moyenne brute de la première phase s'élèvera à environ 90 logements par hectare - entre 60 et 165 logements / hectare selon les îlots.² Les bâtiments pourront compter de 4 à 6 étages et augmenter progressivement jusqu'à 10 étages le long de l'avenue D'Estimaerville et du boulevard Sainte-Anne.

Cette densité ne semble pas décourager les résidents potentiels, du moins à cette étape. Un sondage sur les préférences résidentielles des citoyens de la région de Québec, réalisé en 2010³, révélait que 40 % des répondants sont très ou assez intéressés par les écoquartiers de la Pointe-D'Estimaerville et de la Pointe-aux-Lièvres. La majorité des répondants s'est dite indifférente au nombre de logements ou d'étages de l'immeuble. Une majorité (87 %) des personnes intéressées seraient même prêtes à payer une prime pour habiter dans un écoquartier.

Le constat le plus encourageant de ce sondage est probablement que 32 % des personnes intéressées par un écoquartier ont un ou des enfants de moins de 18 ans.

La Pointe-D'Estimaerville est encore à l'étape de planification. Il faudra encore quelques années pour que le site accueille ses premiers résidents. Il reste notamment à relocaliser le dépôt à neige qui occupe une partie du site. Les installations pour le tramway et le pôle multimodal de transport, un facteur important d'acceptabilité selon les répondants au sondage, restent à définir, en collaboration avec le Réseau de transport de la Capitale (RTC). Par ailleurs, il faut adapter l'encadrement réglementaire aux écoquartiers, probablement par l'entremise d'un PPU.

Mais déjà les études préliminaires (design, caractérisation environnementale, géotechnique, génie civil) ont été réalisées. L'appel de propositions préliminaires s'est terminé pour les promoteurs intéressés le 30 juin et l'analyse des propositions reçues, à l'automne 2011. La Ville de Québec a convaincu le gouvernement fédéral d'implanter à D'Estimaerville une succursale du ministère des Travaux publics et Services Canada (bâtiment visant la certification LEED Or). L'édifice de 10 étages de 19 000 m² a commencé à accueillir en octobre 2011 les premiers de ses 742 occupants.

« Les écoquartiers, leur architecture et leur densité ont été bien accueillis lors des colloques annuels sur l'innovation organisés par le maire de Québec, Régis Labeaume. On sent un réel intérêt de la population », estime Sonia Tremblay.

2 Par comparaison, la densité d'un secteur existant de Beauport, un peu plus au nord, présente une densité brute de 21,7 logement par hectare. Le quartier Montcalm à Québec présente une densité brute de 64,1 logements à l'hectare. Voir Exemples de densité sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec, www.cmquebec.qc.ca/centre-documentation/documents/Exemples_Densite.pdf

3 Étude sur les préférences résidentielles 2010 : les écoquartiers, www.ville.quebec.qc.ca/environnement/urbanisation/ecoquartiers/docs/etude_ecoquartiers.pdf

Qu'est-ce qu'un écoquartier?

Pour ses écoquartiers, la Ville de Québec dit vouloir s'inspirer des meilleurs exemples; Hammarby en Suède et Vauban en Allemagne, sont notamment mentionnés. Tout comme ces références, les écoquartiers de Québec seront construits selon les principes du développement durable qui valorise les espaces publics, les usages variés et la densité afin de réduire l'empreinte écologique. Les écoquartiers ont en commun une architecture innovatrice misant sur l'efficacité énergétique, des infrastructures performantes, une diminution de la consommation d'eau potable et la gestion des eaux de pluie. La mixité des fonctions, l'implantation des bâtiments et le design du domaine public contribuent à promouvoir le transport actif et en commun de façon à réduire l'usage de l'automobile, la pollution de l'air, la consommation d'énergie et l'émission de GES.

Il ne faut pas confondre ces écoquartiers, qui sont de nouveaux développements, et le programme Éco-quartier (en deux mots) initié par la Ville de Montréal en 1995 et voué à l'éducation citoyenne en matière d'environnement, avec des activités comme la distribution de bacs et sacs de recyclage, des corvées de nettoyage des ruelles et la distribution de fleurs vivaces ou annuelles.



Une vision de la future esplanade de l'écoquartier de la Pointe-d'Estimaerville.

DOSSIER



VILLE DE QUÉBEC

Le Triangle ou secteur Namur-Jean-Talon, Montréal

L'intensification et la diversification des activités aux abords des équipements de transport collectif est un objectif exprimé depuis longtemps dans la région de Montréal. La stratégie était déjà formulée dans l'édition 2004 du plan d'urbanisme de Montréal. Plus récemment, cette même stratégie a été reprise dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), qui propose de canaliser au moins 40 % des futurs ménages de la région à proximité du réseau de transport en commun.

Le secteur Namur-Jean-Talon est un des 156 aménagements axés sur le transport en commun (AATC)⁴ identifiés par le PMAD de la CMM. Situé dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges— Notre-Dame-de-Grâce,

au centre géographique de l'île de Montréal, le secteur est situé en retrait des autoroutes Décarie et Métropolitaine. Trois axes -- la rue de la Savane au nord, l'avenue Mountain Sights à l'ouest et une voie ferrée du Canadien Pacifique au sud -- délimitent un secteur de 38 ha dont la forme a inspiré un nouveau nom, le « Triangle ».

Le « Triangle » était jusqu'à tout récemment occupé par des activités commerciales reliées au domaine de l'automobile, par des activités industrielles légères et par des édifices à bureaux. Le trafic de transit est important et les voies de circulation sont surdimensionnées, ce qui rend le secteur peu invitant pour la circulation piétonne. De nombreux lots et bâtiments sont sous-utilisés ou vacants. La végétation est quasi inexistante, sauf pour le parc de la Savane.

Le secteur est toutefois bien pourvu en infrastructure de transport en commun, avec les stations de métro Namur et de la Savane à distance de marche.

Le plan d'urbanisme montréalais de 2004 a reconnu le potentiel de requalification de ce secteur, en lui accordant une affectation « mixte » - ce qui encourageait la fonction résidentielle - et en accroissant les hauteurs (jusqu'à 12 étages), le taux d'implantation (jusqu'à 100 %) et les coefficients d'occupation du sol permis (jusqu'à 6). Se réclamant clairement d'une approche axée sur le transport en commun (AATC), l'arrondissement s'est donné en 2005 comme objectif de tirer parti du potentiel de développement et de la proximité des stations de métro pour augmenter la densité résidentielle et doter le secteur d'une identité propre. Ce faisant,

4 Nous préférons ce vocable à l'anglicisme TOD utilisé par la CMM.



le Triangle est devenu un des secteurs de l'île de Montréal qui offre le plus de potentiel de développement immobilier.

Les promoteurs ont rapidement répondu à ces changements réglementaires. Un premier projet d'un peu moins de 300 logements, appuyé par la Société d'habitation et de développement de Montréal a été lancé dès 2007. Les projets complétés, mis en chantier ou en voie d'être autorisés totalisent maintenant 1500 logements. Sur un horizon de quinze ans, l'arrondissement de Côte-des-Neiges — Notre-Dame-de-Grâce souhaite porter le nombre d'unités d'habitation dans le secteur à plus de 4 000 — contre environ 600 logements actuellement — ce qui créera une communauté de 10 à 12 000 personnes, pour une densité brute d'environ 105 logements à l'hectare.

Impliquer les résidents actuels

Pour l'arrondissement, les enjeux sociaux du projet occupent une place centrale. L'arrondissement insiste sur le maintien d'une saine mixité sociale et culturelle dans le secteur. Le réaménagement du secteur devait d'abord se faire pour répondre aux besoins et aux intérêts des résidents actuels du secteur. Il faut savoir que les 1500 résidents actuels, en majorité locataires, regroupés sur l'avenue Mountain Sights, ont un revenu moyen de moitié inférieur à celui des montréalais et un taux de chômage deux fois plus élevé que la moyenne montréalaise. Ces résidents vivent pour la majorité sous le seuil de faible revenu. Les deux tiers des membres de cette communauté sont nés à l'extérieur du Canada.

Cette préoccupation de l'arrondissement s'est notamment traduite par une démarche participative visant l'élaboration d'un plan directeur, afin que les citoyens puissent apporter leur contribution à l'établissement



La proposition de Catalyse Urbaine architecture et paysages a remporté le concours de design urbain pour le Triangle Namur-Jean-Talon Ouest. L'idée maîtresse de la proposition retenue est d'aménager un parc fédérateur au cœur du quartier, qui encouragera les échanges sociaux et créera une identité forte pour le quartier.

de la vision de leur quartier. L'arrondissement a retenu les services de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM), qui a organisé une série de rencontres avec des groupes de clientèles cibles : résidents, commerçants, propriétaires, et aussi avec la Corporation de développement communautaire Côte-des-Neiges — Notre-Dame-de-Grâce, un organisme qui contribue depuis 1992 à l'émergence d'une vie communautaire active dans le secteur.

Les grandes orientations de base — verdissement, tirer profit de la proximité de deux stations de métro — a suscité un large consensus. Cependant, les résidents du secteur ont souhaité des réponses à leurs besoins actuels, en particulier quant à la disponibilité de logements sociaux et communautaires, de stationnements extérieurs à prix modique et d'une offre commerciale adaptée à leur réalité socioéconomique.

L'Arrondissement s'est assuré que les nouveaux projets dans le « Triangle » répondent à ces attentes. L'arrondissement exige notamment de la part des promoteurs immobiliers une contribution d'au moins 15 % logements sociaux pour tous les sites de plus de 200 logements, comme le prévoit la Stratégie montréalaise d'inclusion de logements abordables - et jusqu'à 25 % dans les cas où les projets d'inclusion se font à l'extérieur du périmètre du Triangle. L'arrondissement va même au-delà des exigences de cette stratégie en demandant que les développeurs de sites de moins de 200 logements apportent une contribution financière à un fonds de développement de logement social.

Un concours pour un lien vert

L'arrondissement a organisé en 2011 un concours de design pour réaménager le domaine public. « Le but du concours, explique l'urbaniste Nicolas Lavoie, était

Vision projetée pour le Triangle Namur-Jean-Talon

d'aménager les emprises routières du cœur du quartier en espaces publics collectifs de qualité, dont les attributs concourraient à favoriser les échanges sociaux dans un milieu de grande mixité socioculturelle, à encourager l'appropriation des lieux créés et à forger une nouvelle identité pour le secteur. »

La firme Catalyse Urbaine architecture et paysages a été choisie comme lauréate de ce concours. Sa proposition de créer un parc fédérateur à l'intersection des rues Buchan et Paré et de l'Avenue Victoria, de créer des squares plantés à même les emprises des rues Paré et Buchan, d'identifier clairement les passages piétonniers sur l'avenue Mountain Sights et de permettre certaines constructions dans la partie nord du parc de la Savane, a retenu la faveur du jury, présidé par l'éminent urbaniste Ken Greenberg.

Par ailleurs, l'arrondissement a négocié avec les promoteurs des passages piétonniers qui traversent les lots. Ces propriétés privées font l'objet de servitudes de passage. Elles s'inscrivent dans l'objectif de faciliter la circulation piétonne, en particulier entre la coulée verte et la station de métro Namur.

Une densité inclusive

En matière d'encadrement réglementaire, l'arrondissement a privilégié l'adoption d'un Plan directeur. Celui-ci présente un contenu similaire à celui d'un PPU, sans toutefois exiger l'adoption d'un règlement de concordance. Les projets qui dérogeaient à la réglementation seront traités par la mécanique de projet particulier. C'est dire que les projets dérogatoires seront étudiés au cas par cas, avec une possibilité de processus référendaire. Le choix de cet outil établit un rapport de force entre l'arrondissement et les promoteurs, qui facilite la négociation relative aux exigences en matière de logements sociaux et de qualité architecturale.

ARRONDISSEMENT DE CÔTÉ-DES-NEIGES-NOTRE-DAME-DE-GRÂCE / BRIÈRE GILBERT + ASSOCIÉS ARCHITECTES

Qu'est-ce qu'un AATC

On attribue généralement à Peter Calthorpe, un des fondateurs du Congrès pour un nouvel urbanisme, l'expression *Transit-oriented development* ou TOD, qui se traduit en français par « aménagement axé sur le transport en commun » (AATC). Selon M. Calthorpe, ce concept décrit :

« ...des logements de densité modérée et élevée ainsi que des utilisations publiques, des emplois, des commerces de détail et des services complémentaires... concentrés dans des quartiers à vocations mixtes situés à des points stratégiques le long des réseaux de transport en commun régionaux ». (Traduction libre d'un extrait de P. Calthorpe, *The Next American Metropolis*, 1993).

Ces ensembles immobiliers se réalisent dans un rayon de 800 m - une dizaine de minutes à pied - d'une station de transport en commun. Il peut s'agir d'un arrêt d'autobus, d'une station de train ou de métro, ou même d'un débarcadère de bateau-bus.

Les *Transit-oriented development* font opposition au *Car Oriented Development* (COD) où la planification des quartiers et des villes est faite en fonction de l'automobile. L'ampleur des aménagements peut varier, mais tous les AATC mettent l'accent sur la densité, la diversité des fonctions et le transport actif.

À terme, la densification du Triangle se traduira par une augmentation des espaces verts, une diversité de fonction comprenant 125 000 m² de commerce et plus de 160 000 m² de bureaux, en plus des logements déjà mentionnés, pour une valeur foncière qui atteindra un montant estimé à 1,2 milliard de dollars, contre 80 millions de dollars avant 2005.

Écoquartier ou AATC, même combat

En termes de définition et d'approches générales, les écoquartiers comme les AATC ont beaucoup de similitudes. Dans les deux cas, la densité est présentée comme un vecteur de développement durable, qui laisse espérer une réduction de la dépendance automobile et de l'empreinte écologique. Dans les deux



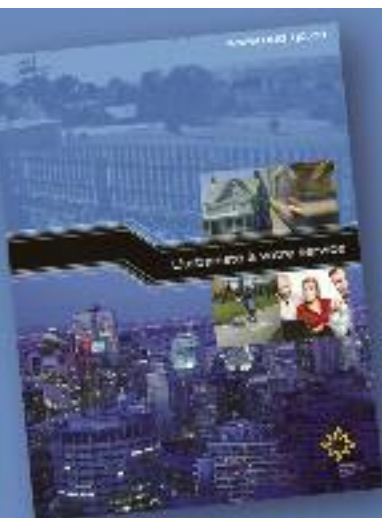
Répartition des usages dans le Triangle Namur-Jean-Talon

cas, la densité est nécessairement accompagnée d'une diversification des fonctions. Et dans les deux cas, l'accent est mis sur l'aménagement du domaine public pour favoriser les transports actifs.

Il est intéressant de constater que les deux exemples présentés, celui de la Pointe-D'Estimauville et celui du Triangle Namur – Jean-Talon, ont recours à un réaménagement majeur du domaine public pour créer une image de marque pour le nouveau quartier.

Les distinctions apparaissent en matière de développement durable et de mise en œuvre. Dans l'écoquartier de la Pointe-D'Estimauville, l'accent est mis sur la dimension écologique du développement durable, avec la récupération des eaux de pluie et des projets de chauffage urbain et de gestion intégrée des déchets. Dans le Triangle Namur – Jean-Talon, c'est la dimension sociale du développement urbain qui émerge avec le souci de répondre aux besoins des résidents actuels et l'accent sur l'inclusion de logements sociaux.

La démarche de mise en œuvre diffère aussi : contrôle foncier presque complet dans le cas de l'écoquartier de la Pointe-D'Estimauville, approche réglementaire encadrant les développements privés pour le Triangle. On peut y voir que la densification peut se réaliser de plus d'une façon. Il sera intéressant de comparer les résultats des deux approches dans quelques années, lorsque les deux projets auront été complétés. ■



L'urbaniste à votre service

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

Une réalisation du comité Urbanisme et emploi de l'OUQ
 Mme France Levert, présidente – Mme Huguette Bédard – M. Robert Chicoine
 M. Sylvain Dugas – M. Dominique Duford – M. Pierre Rochon – M. Yvan Rompré
 Mme Marie-Dolée Trépanier – M. Claude Beaulac

Disponible sur le site
www.ouq.qc.ca





Le vieillissement de la population Une réponse toute naturelle à l'étalement urbain

Daniel Gill

Conséquence du vieillissement des baby-boomers, le Québec connaîtra au cours des prochaines décennies de profonds changements démographiques entraînant au passage une modification importante de la structure domestique des ménages. Le modèle familial traditionnel s'estompe au profit de nouveaux modes de vie et d'habiter où la présence d'enfants se fait de plus en plus rare. Les modes d'habiter étant intimement liés aux modes de vie, se pourrait-il que le vieillissement de la population soit la solution toute naturelle aux problèmes d'étalement urbain ?

De la même manière que la banlieue et l'habitat pavillonnaire répondaient parfaitement aux besoins de la famille nucléaire postindustrielle, de nouveaux modèles plus denses émergent pour répondre aux exigences de nouveaux modes d'habiter de moins en moins familiaux. Et si la densification des territoires constitue une réponse aux problèmes environnementaux et à l'étalement urbain, elle semble prendre assise, non pas sur des comportements plus écologiques des jeunes ménages, mais plutôt sur une demande accrue de la part des ménages vieillissants pour des formules plus denses mieux adaptées à leurs besoins.

Une analyse de la mobilité des individus entre 2001 et 2006¹, démontre bien le rapport intime qui existe entre le vieillissement de la population, donc des modes de vies, et les modes d'habiter. L'attrait pour la propriété individuelle demeure

l'apanage des jeunes ménages en âge d'avoir des enfants, alors que la demande pour des appartements en immeuble collectif s'accroît avec l'âge.

La demande en logement est fortement corrélée avec l'âge des individus. Les plus jeunes, principalement en âge d'élever une famille, continuent de privilégier, tout comme l'ont fait leurs parents, la maison unifamiliale. Les personnes âgées de 30 à 44 ans en 2006 qui n'occupaient pas le même logement en 2001, ont déménagé dans près de deux cas sur trois dans une maison individuelle. Cet attrait pour la maison unifamiliale est encore plus grand chez les propriétaires de cette cohorte qui à plus de 85 % ont choisi la maison unifamiliale. Cependant, force est de constater que la situation tend à se renverser avec l'âge.

*...c'est à l'approche
de la cinquantaine
que l'attrait
pour les formules
plus denses se fait
de plus en plus sentir.*

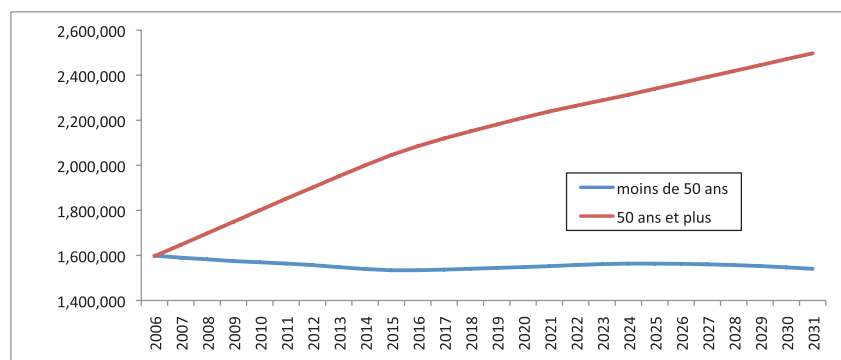
¹ Cette analyse s'inscrit dans le cadre d'une recherche menée par l'auteur intitulée « Les effets probables du vieillissement de la population sur le marché de l'habitation : étude prospective » et financée par la SCHL.

En effet, bien que la mobilité résidentielle tende à diminuer avec l'âge, c'est à l'approche de la cinquantaine que l'attrait pour les formules plus denses se fait de plus en plus sentir. Passé 45 ans, l'achat d'une maison individuelle de la part des personnes prenant un nouveau logement ne cesse de décroître au profit de formules plus denses. Cette mobilité engendrée par la modification de la structure domestique – départ du dernier enfant ou perte du conjoint chez les plus vieux – prend différentes formes encore là fortement en lien avec l'âge des individus.

À partir de 50 ans, moins d'une personne sur deux ayant déménagé l'a fait en tant que propriétaire d'une maison unifamiliale. Ce taux va atteindre uniquement une personne sur cinq chez les 75-79 ans. Chez les plus âgés, bien que le taux se maintienne, il se pourrait qu'une grande partie de ces personnes ayant déménagé soit le fait de parents retournant chez leur enfant. Jusqu'à l'âge de 70 ans, la demande pour la copropriété est continuellement en hausse. Reflet d'un certain niveau de richesse qui s'accroît avec l'âge, on remarquera que la demande pour la formule en béton de plus de cinq étages plus dispendieuse ne cesse de progresser jusqu'à l'aube des 80 ans. Toute proportion gardée, les personnes âgées entre 65 et 74 ans sont pratiquement sept à huit fois plus nombreuses que les moins de 40 ans à avoir déménagé dans une copropriété située dans un immeuble de cinq étages et plus.

Le vieillissement se traduit également par une modification du mode de tenure qui s'observe principalement chez les plus âgées. Si la demande pour le logement locatif semble se stabiliser autour de 30 %

Graphique 1. Projection du nombre de ménages selon l'âge du soutien, Québec, 2006-2031



Source : ISQ, Perspectives démographiques du Québec et des régions, 2006-2056, édition 2009

entre 35 et 60 ans, elle explose une fois passé le cap des 70 ans, alors que plus d'une personne sur deux ayant déménagé entre 2001 et 2006 l'a fait dans un immeuble locatif. Les formules les plus denses deviennent le choix privilégié des plus vieux qui, dans près d'un cas sur trois passé 85 ans, ont choisi un logement locatif dans une tour bétonnée s'apparentant aux « résidences pour personnes âgées ».

Comme nous pouvons le constater, les modes d'habiter sont intimement liés à l'âge des individus et les changements que nous sommes à même de constater dans certaines banlieues, où déjà la présence de copropriétés se fait de plus en plus sentir, n'est que le signe précurseur d'une tendance de fond qui devrait souffler sur l'ensemble du Québec, et ce, de façon foudroyante.

Entre 2006 et 2031, le nombre de ménages dont le soutien est âgé de 50 ans et plus augmentera d'environ 900 000, alors que le

nombre des moins de 50 ans déclinera de près de 60 000 (graphique 1). Inévitablement, la demande pour des formules plus denses en copropriété ou en mode locatif ne fera qu'exploser, alors que la demande pour les maisons individuelles risque au mieux de se maintenir, obligeant du coup à redéfinir complètement le devenir des villes.

Les enjeux environnementaux et démographiques sembleraient donc aller de pair. Et contrairement à ce qui aurait pu être pensé, la réponse à ce double enjeu proviendra non pas des plus jeunes cohortes chez qui les comportements écologiques semblent les mieux ancrés, mais bien des baby-boomers qui, sans contrainte, migreront au cours des 40 prochaines années vers des formules résidentielles plus denses mieux adaptées à leur nouveau mode de vie. ■

Daniel Gill est professeur agrégé à l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal et chercheur à l'Observatoire SITQ du développement urbain et immobilier.

Bois-Franc, Montréal



Place du Carillon, Laval



District Griffin, Montréal



Rivière Saint-Charles, Québec



AMÉNAGEMENT DURABLE DU TERRITOIRE
ARCHITECTURE DE PAYSAGE
DESIGN URBAIN
DÉVELOPPEMENT IMMOBILIER
ENVIRONNEMENT
PLANIFICATION DU TERRITOIRE
PLANIFICATION STRATÉGIQUE
TOURISME
URBANISME ET RÉGLEMENTATION



groupeibidaa.com 514 954 5300

Vivre en ville

Entrevue avec Christian Savard

Propos recueillis par Paul Arsenault
et François Goulet, urbanistes

Depuis plus de 15 ans, Vivre en Ville mise sur le développement urbain viable. Ce groupe de réflexion et d'influence place la formation et la sensibilisation au développement durable au cœur de son action. Pour tenter d'évaluer la progression de la notion de densité dans le quotidien des municipalités, des développeurs et des citoyens, *Urbanité* a recueilli les propos de son directeur général, monsieur Christian Savard.

Vivre en Ville prône depuis des années l'application des principes du développement durable dans l'urbanisme. Quelle place joue la densité dans cette mission?

Évidemment, la densité occupe une place centrale dans l'aménagement durable du territoire, parce qu'elle apporte une foule de bénéfices collectifs tant aux plans économique, environnemental que social. En fait, la densité est non seulement une plus-value, mais elle est devenue une nécessité.

Pour une municipalité, c'est un choix tout à fait rationnel, voire de « gros bon sens », lorsqu'on pense aux économies d'échelle qu'apporte la densité. Ainsi, lorsque sur une même superficie de terrain, on construit six maisons en rangées versus un bungalow, il y aura six fois plus de ménages desservis par le même aqueduc, la même rue, le même service de déneigement, etc. La municipalité peut alors multiplier les revenus de taxes et surtout éviter les dépenses pour des infrastructures supplémentaires qu'engendrerait la dispersion des habitations et des activités sur le territoire.

Existe-t-il un ratio idéal de densité?

Vivre en Ville prône une approche qui va au-delà du simple ratio « nombre de logements par hectare ». Je préfère d'ailleurs au terme de « densité » celui de « compacité » ou bien le concept « d'intensité des activités » qui traduisent mieux le fait que ce qui compte, c'est d'éviter de parsemer le développement sur tout le territoire disponible et plutôt de concentrer les fonctions urbaines. Avec des milieux de vie compacts, autant à l'échelle de l'agglomération, de la ville qu'à celle du quartier, on utilise moins d'espace, ce qui permet d'éviter un gâchis environnemental incroyable – les conséquences de l'étalement urbain sur le territoire agricole et les milieux naturels sont désormais bien connues et déplorées –, mais aussi de préserver, au sein des milieux bâtis, des espaces publics et des espaces verts.

Dans notre contexte de dépendance à l'auto, un des aspects les plus importants de la compacité, c'est qu'elle est une condition incontournable à l'essor d'une mobilité plus durable. Seuls des développements compacts peuvent assurer un mode de vie qui ne soit pas dépendant de l'automobile. Le principe est assez simple : la densité facilite l'atteinte d'une masse critique de résidents, permettant notamment de mettre en place un bon service de transport collectif ou encore de faciliter la présence de commerces et de services de proximité.

Pour aller un peu plus loin, la compacité nous permet de sortir de la notion de transport, de déplacement ou de mobilité pour nous permettre de parler d'accessibilité. La compacité nous donne « accès » à plus et plus facilement aux biens et services de notre quotidien. Avoir une panoplie d'activités à portée de main, cela donne énormément de valeur à un milieu.

DOSSIER



Édifice The Rise, en périphérie de Vancouver

Le complexe comprend des commerces, dont un supermarché, au rez-de-chaussée. 92 logements ont été construits sur le toit.



Et puis les interactions sociales sont tellement facilitées! En fait, je dirais que c'est surtout pour une question de qualité de vie que je perçois la compacité comme un élément essentiel au développement de collectivités viables.

Au cours de ces années, avez-vous constaté une évolution des pensées et des pratiques concernant la densité?

Oui, clairement. Le message disant qu'on ne peut plus continuer à développer comme avant, avec des niveaux de densité très faibles, passe de mieux en mieux. Les gens comprennent que les enjeux sont majeurs et on sent l'évolution des pensées de la part de plusieurs intervenants. Les projets de PMAD, où l'on préconise la densification des milieux de vie, en sont des exemples très forts.

liale isolée ou condominium dans un immeuble à logements ». Il existe une troisième voie entre ces deux cas de figure, on est capables d'être plus créatifs!



JACQUES MARTIN

Projet Condos Montreuil
Ce projet vise la densification douce
d'une banlieue de première couronne de Québec

« Le rôle que Vivre en Ville s'est donné est de stimuler l'innovation et de contribuer à l'essor de meilleures pratiques. »

De manière générale, il faut admettre que les promoteurs réalisent de plus en plus de développements de densité élevée, c'est une tendance du marché... et c'est payant!

Par contre, au Québec, la densité que l'on tente de créer n'est pas toujours conviviale ou de qualité. L'insertion des projets dans leur quartier est parfois problématique. Je trouve particulièrement inquiétante la tendance à faire des immeubles de type multiplex de style « walk up » de façon systématique. Le plus frappant, c'est que l'on continue de faire des développements monofonctionnels et dépendants de l'automobile, par surcroît localisés en bordure d'une autoroute ou d'une artère importante et en y aménageant d'immenses stationnements.

Chose certaine, ce que l'on constate pour le moment, c'est qu'il y a un manque de projets intéressants pour les familles. Il y a un besoin pour une gamme d'habitation comprenant des maisons en rangées, des duplex, des triplex; mais toujours peu d'offre pour l'instant. Nous le répétons sans cesse : il va falloir sortir de la dualité « maison unifami-

Avez-vous des exemples de cette évolution, au niveau des pratiques en particulier?

Un exemple intéressant est le Technopôle Angus, à Montréal, un projet qui a su intégrer des bâtiments existants et qui offre différents types d'habitations. Dans la région de la métropole il y a aussi le Faubourg Boisbriand. La partie résidentielle du projet pourrait être un bon exemple d'évolution des pratiques, si ce n'était de la section commerciale comprenant un « power center », typiquement axé sur l'automobile. On s'est malheureusement attardé à la seule densité résidentielle, mais pour ce qui est de la compacité et de la convivialité globale du projet, disons qu'il reste quelques longueurs à franchir.

Du côté de l'agglomération de Québec, il se passe beaucoup de choses sur le plateau de Sainte-Foy. Il y a une forte demande pour ce secteur et on assiste à un début de densification de la banlieue, avec des bungalows qui sont graduellement remplacés par des maisons en rangée. Il y a de

vrais exemples de reconstruction de la ville sur la ville. C'est à suivre pour comprendre ce qui fait en sorte que cela fonctionne!

Il y a également un tout nouveau phéno-

mène de forte densité qu'on voit apparaître dans les villes moyennes du Québec : les grands complexes résidentiels pour personnes âgées. On peut en voir à Drummondville, Rimouski et même à Saint-Raymond-de-Portneuf. Actuellement, je ne sais pas trop quoi penser de ces exemples. Ils sont souvent bien positionnés dans la ville, près du centre, mais ils apparaissent parfois « hors-échelle ». Je suis curieux de voir comment vont évoluer ces complexes à travers le temps.

Un des exemples les plus éloquentes de l'évolution des pratiques en matière de densité est sans aucun doute le cas de la ville de Vancouver. La charte de l'éco-densité (voir l'article de Joël Thibert dans le numéro d'automne 2008 d'*Urbanité*), qui exige l'intégration de basiliaires à échelle humaine, a engendré des constructions vraiment intéressantes, des modèles inspirants pour nos grandes villes. Je suis particulièrement impressionné par le projet The Rise, en banlieue de première couronne. Au Québec, il y a énormément de terrains qui pourraient être consolidés de cette façon. (Photo The Rise en page précédente)

Les consultations viennent de se terminer sur le PMAD de Québec et celui de Montréal. Les documents proposaient certains objectifs de densification, que pensez-vous de ces objectifs et des réactions que cela a suscitées?

On reconnaît que dans les deux cas, les communautés métropolitaines exigent des municipalités des efforts supplémentaires en ce qui a trait aux seuils de densité.



VIVRE EN VILLE

Quartier Bo01, Malmö, Suède

Un quartier très dense comprenant une forte proportion de maisons unifamiliales. Un seuil de densité brute de 67 log./ha est atteint notamment grâce au faible espace occupé par les infrastructures routières.

Pour la Communauté métropolitaine de Montréal, cela s'articule autour des TOD et pour celle de Québec, autour des pôles et des axes structurants identifiés. La majorité des objectifs sont très intéressants. Par contre, nous avons recommandé dans nos deux mémoires d'augmenter globalement le niveau des exigences.

Pour nous, si on veut véritablement parler d'aménagement durable, de nouveaux projets résidentiels ne devraient pas avoir une densité inférieure à 40 logements par hectare. C'est un minimum pour assurer un bon service de transport en commun et diminuer la dépendance à l'automobile. Il faut s'assurer que la majorité des déplacements puissent s'effectuer en transport collectif ou en transport actif. Si on continue de faire des projets domiciliaires axés sur l'automobile, on ne peut pas parler de durabilité et de renversement des tendances.

Lors des consultations sur le PMAD de Québec, vous avez proposé l'amendement 0-15-20. De quoi s'agit-il?

Dans le cas du projet de PMAD de la Communauté métropolitaine de Québec, la mécanique de planification proposée est très intéressante et nous avons appuyé son approche.

Par contre, si la mécanique est bonne et ingénieuse, les critères à atteindre ne sont souvent pas assez exigeants et viennent affaiblir les efforts de planification. Ainsi,

Vivre en Ville a proposé trois nombres clés relatifs à la consommation d'espace, à la mobilité durable et à la consolidation du territoire, composant l'Amendement 0 – 15 – 20 : zéro pour « aucune expansion du périmètre d'urbanisation », 15 pour une desserte de transport collectif aux 15 minutes sur les axes structurants, et 20 pour bonifier partout les densités minimales d'environ 20 logements par hectare. La CMQ veut concentrer 60 % du développement dans les pôles et autour des axes structurants, ce qui est excellent, mais qui n'aura les effets escomptés qu'à la condition que la densité minimale exigée y soit suffisante pour soutenir la mobilité durable et rationaliser les investissements publics. C'est pourquoi Vivre en Ville recommande à la CMQ d'augmenter les seuils de densité minimale.

Nous sommes extrêmement satisfaits de voir que les autorités métropolitaines tentent, à travers les projets de PMAD, d'insuffler l'élan qu'il faut dans l'incontournable chantier de l'augmentation des niveaux de densité.

Évidemment, il reste quelques coups de barre à donner pour s'assurer de niveaux suffisants de densité et pour faire en sorte que ces objectifs de densité se traduisent par l'émergence de milieux de vie compacts, verts et complets. Mais globalement, je suis confiant que dans ce domaine précis, le Québec est dans la bonne direction. ■

CONCOURS
DÉCO
folies

UN GRAND
PRIX DE
30 000\$

QUATRE
PRIX DE
5 000\$

FAITES VITE!
Vous avez jusqu'au
31 décembre 2011

**Demandez une soumission
d'assurance auto,
habitation ou entreprise
pour courir la chance de
*réaliser vos rêves
grâce au concours
Déco folies!***

Voilà un autre privilège du
partenariat entre l'**Ordre des
Urbanistes du Québec** et
La Personnelle.

1 888 GROUPES

(1 8 8 8 4 7 6 - 8 7 3 7)

lapersonnelle.com/ouq



Ordre
des Urbanistes
du Québec



laPersonnelle

Assurance de groupe auto et habitation

Aucun achat requis. Une participation par
personne par catégorie d'assurance.
Le concours se termine le 31 décembre 2011.
Encore 2 tirages de 5 000 \$ les 14 octobre 2011
et 17 janvier 2012.
Tirage du grand prix le 17 janvier 2012.
MD Marque déposée de La Personnelle,
compagnie d'assurances.

DOSSIER



La densité acceptable, une question de design

Marie Lessard, urbaniste émérite

DOSSIER



Largement utilisée pour encadrer la forme urbaine et l'intensité du développement, la notion de densité de construction ne permet toutefois pas de mesurer ou d'assurer la qualité d'un milieu. Et si on peut densifier de diverses manières en variant la hauteur et le taux d'implantation – comme les articles précédents permettent de le constater –, ces méthodes ne suffisent pas à rendre la densité souhaitable, ni même acceptable. D'autres ingrédients, dont le design architectural et urbain, la présence d'espaces verts et publics et la mixité des usages, influencent la qualité globale du milieu, considérée tant à partir de la logique formelle de ce dernier que par rapport à la qualité de l'expérience humaine. J'aborderai ainsi la problématique de la densité en intégrant ces deux points de vue complémentaires et dans une perspective de design urbain.

Que ce soit pour profiter au maximum des avantages comparatifs d'un terrain, pour compenser pour l'obligation de fournir du logement social ou abordable ou à cause de la nécessité de conserver des immeubles jugés patrimoniaux, la densification apparaît généralement souhaitable du point de vue des promoteurs immobiliers. Au-delà de la rentabilité économique, le discours environnemental est aussi prodensité, cette dernière permettant un usage plus rationnel des ressources. Les développeurs ont d'ailleurs vite compris la force de l'argument du développement durable, l'utilisant pour justifier des hauteurs et des densités supérieures à ce que les règlements d'urbanisme prescrivent.

Les projets de densification sont loin de faire l'unanimité, comme en témoignent les consultations publiques menées par l'Office de consultation publique de Montréal

(OCPM) sur des projets de dérogation aux hauteurs et densités prescrites par le Plan d'urbanisme :

« Les hauteurs et les gabarits des nouveaux édifices sont souvent perçus par les gens comme une atteinte au paysage urbain s'ils diffèrent trop du bâti environnant. On note une nette préférence pour les ensembles bâtis qui s'insèrent harmonieusement dans l'existant plutôt que pour ceux qui s'inscrivent en rupture avec lui. La perte d'ensoleillement et d'intimité, l'effet d'écrasement et parfois de barrière ressenti à partir du sol, la crainte d'une augmentation significative de la circulation automobile associée à l'arrivée d'un grand nombre de nouveaux arrivants font partie des impacts négatifs également argués en faveur d'un abaissement du nombre d'étages. »¹

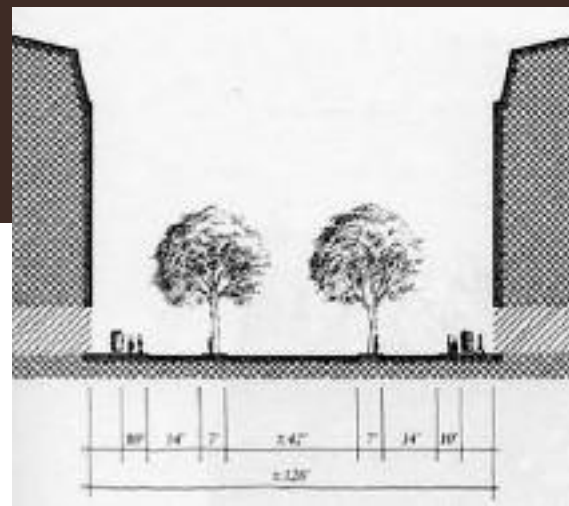


FIGURE 1 – L'avenue Montaigne, à Paris, une rue remarquable selon le designer urbain américain Allan Jacobs (auteur de *Great Streets*, 1993), offre un rapport hauteur – largeur de 1 : 0,6

À la lumière des arguments invoqués par l'OCPM, on constate qu'il est difficile d'implanter des immeubles élevés ailleurs que là où ils prédominent déjà. L'expérience démontre toutefois que, si les tours sont rarement appréciées par les voisins, une certaine densification peut être acceptable si les nouveaux immeubles manifestent une sensibilité à leur milieu. Le premier facteur est la contribution à la définition spatiale de la rue, fondée sur une continuité horizontale et verticale. Le respect de l'échelle humaine, tout aussi important, dépend d'un rapport approprié entre la hauteur (H) des façades et la largeur (L) des rues, des places ou des cours. Paradoxalement, alors que les guides de design urbain insistent sur les proportions minimales nécessaires pour définir l'espace ($1 H : 2,5 L$), ils font peu état du rapport maximal requis pour éviter un sentiment d'oppression. Si on considère que la relation $1 H = 0,3 L$ est acceptable, d'autres facteurs semblent au moins aussi déterminants. Ainsi, la rue dominée par la hauteur doit être relativement courte et les conditions d'ensoleillement et de vent y être favorables². Offrir une expérience agréable au piéton sur une rue bordée de tours constitue ainsi un défi de taille. (figure 1) Il y a par ailleurs des circonstances propices à des immeubles phare, en particulier lorsque ceux-ci font face à une grande place, un parc ou une esplanade.

1 Office de consultation publique de Montréal (2010). *S'approprier la ville – Les cahiers de l'OCPM, volume 2*, no 2. Montréal : p. 17

2 Voir notamment Jacobs, A. *Great Streets*. London : MIT Press, 1993, p. 277-279



FIGURE 2 – Tout en transparence, l'immeuble du centre CDP Capital, dans le Quartier international à Montréal, offre une continuité visuelle avec la place Jean-Paul Riopelle qu'il encadre du côté ouest.



FIGURE 3 – La tour résidentielle construite à l'arrière de la rangée de maisons victoriennes, rue Sherbrooke à Montréal, a contribué à leur mise en valeur.

Les enjeux climatiques soulevés par l'insertion d'immeubles en hauteur sont d'autant plus importants que nous vivons dans un pays de contrastes. Si les arbres peuvent offrir de l'ombre en été, de bonnes conditions d'ensoleillement sont nécessaires une bonne partie de l'année, tant à l'extérieur qu'à l'intérieur, surtout s'il s'agit de logements et si ceux-ci ne sont éclairés que d'un côté. L'orientation des immeubles combinée à la distance entre les façades devient ainsi un enjeu majeur. La visualisation des ombres portées, en particulier au solstice d'hiver, doit donc être intégrée au processus de design.

Le respect du tissu construit ne se limite toutefois pas à la hauteur. La géométrie générale, les matériaux, les couleurs et les principales lignes du nouvel édifice y contribuent, de même que la nature de sa relation à la rue. La transparence du rez-de-chaussée et un certain rythme vertical permettent de créer une échelle humaine en plus d'offrir une complexité visuelle stimulante (figure 2). Par ailleurs, souvent invoqué pour créer un effet d'échelle, le « basilaire » (structure horizontale de faible hauteur surmontée de tours implantées avec un certain recul) n'a pas nécessairement les résultats heureux escomptés, en particulier si

sa profondeur est étroite et s'il présente une façade longue et opaque.

L'intérêt patrimonial des immeubles existants est un facteur critique, notamment lorsque ceux-ci font partie du terrain à développer. D'une part, la densité permet de conserver des éléments patrimoniaux, mais d'autre part, elle peut mettre en danger leur mise en valeur. Une des stratégies utilisées est le façadisme qui consiste à conserver la façade avant (ou le clocher !), parfois même sans arrimer les nouveaux usages aux vestiges conservés. Bien qu'une telle intervention manifeste un attachement au paysage ancien, elle réussit rarement à mettre le patrimoine en valeur tout en handicapant le plus souvent l'environnement créé. Le façadisme n'est pas nécessairement toujours à rejeter mais la façade conservée doit être partie prenante du processus de design de l'ensemble et non considérée comme un mal nécessaire plaqué devant l'œuvre architecturale. Dans tous les cas, il est nettement préférable de construire à partir de la conservation de l'immeuble et non de la seule façade ou de moduler le nouvel ensemble à partir des gabarits existants, en éloignant le plus possible les fortes hauteurs (figures 3 et 4).

Un enjeu de densification particulièrement complexe est le stationnement hors rue. En attendant la révolution des modes collectifs et actifs, la densité entraîne à la fois des besoins plus grands en stationnement et moins d'espace pour les accommoder. Le stationnement extérieur devient difficile, voire impossible, à aménager sans nuire à la qualité et à la sécurité du parcours piéton. Le stationnement intérieur n'est pas plus facile à intégrer. En témoignent les larges entrées sur rue menant aux espaces collectifs en sous-sol de même que le défilé des garages en façade des immeubles étroits en rangée. Il est néanmoins possible d'en améliorer la relation à l'espace public, notamment en plaçant les accès sur les façades latérales. La ruelle, remise à l'honneur par le Nouvel urbanisme (par exemple à Kentlands, Maryland), permet de concentrer les accès à l'arrière. Toutefois, il faudra mieux documenter les avantages et les conditions requises pour que les promoteurs et les municipalités la considèrent comme une véritable option³.

Enfin, au-delà des caractéristiques du cadre bâti, la présence d'espaces publics et la mixité des usages figurent parmi les ingrédients indispensables pour l'acceptabilité d'un quartier dense, en particulier

³ Il est intéressant, à cet égard, de constater la réappropriation des ruelles par les résidents dans les quartiers urbains, montréalais notamment.

⁴ Voir notamment l'étude du Groupe Cardinal Hardy, *Habitations urbaines pour ménages avec enfants - Exploration sur les typologies et les critères architecturaux*. Montréal, pour le Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, Ville de Montréal, 2006 et, Leloup, X et I. Séraphin. *Étude post occupation de projets résidentiels pour familles en milieu urbain dense*. Montréal : INRS, Centre urbanisation, culture et société, pour la Direction de l'habitation de la Ville de Montréal, Ville de Montréal, 2009



FIGURE 4 – La façade de verre du « Nouvel Europa », à Montréal, met en valeur l'ancienne gare.

pour les familles⁴. Tel que le démontrent éloquentement plusieurs nouveaux quartiers urbains, notamment dans les pays scandinaves, l'Allemagne et les Pays-Bas, les espaces collectifs et les espaces verts viennent compenser le manque d'espaces extérieurs privés associé à la forte densité. Ces modèles non seulement multiplient les espaces publics dans les quartiers denses, mais aussi adaptent les formes urbaines pour y inscrire de généreux espaces privés, comme les larges

cours intérieures proposées dans les Bassins du nouveau havre à Montréal (figure 5).

La mixité des usages, aujourd'hui largement invoquée comme garante d'une vie urbaine équilibrée et vibrante, est un enjeu complexe. D'une part, la proximité des destinations qu'un milieu diversifié entraîne a un impact apprécié sur le temps et le coût des déplacements⁵. Sans une telle proximité, qui va de

pair avec une utilisation accrue des modes de transport actif, la densité a beaucoup moins d'intérêt. D'autre part, bien qu'elle soit appréciée lorsqu'il y a déjà une tradition de mixité dans un quartier (à la condition que ce dernier conserve une certaine stabilité populationnelle), la cohabitation des usages est souvent décriée. Dans la tradition fonctionnaliste nord-américaine, que perpétuent les fréquentes manifestations « pas dans ma cour », les usages générant des mouvements

et du bruit sont en effet moins facilement tolérés dans des environnements à forte prédominance résidentielle. Le design peut toutefois réduire les frictions entre l'usage résidentiel et les autres fonctions de la vie urbaine. Il faut donc innover, créer des interfaces et générer des mécanismes réduisant les impacts sonores, lumineux, odorants et autres associés à la diversité.

En somme, la densité peut être compatible avec le respect du milieu existant et la qualité de l'expérience humaine. Mais il faut que les gens apprécient le mode de vie que celle-ci implique, qu'ils soient convaincus qu'elle leur procure une meilleure qualité de vie à des coûts comparables. La qualité du design devient ainsi incontournable ! ■

Marie Lessard est urbaniste émérite, professeure titulaire à l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal. Elle est également, depuis septembre 2007, présidente du Conseil du patrimoine de Montréal, instance consultative de la Ville en matière de patrimoine. Elle a une longue expérience de l'évaluation de projets d'architecture et d'urbanisme, notamment à titre de vice-présidente de la commission Jacques-Viger de la ville de Montréal (1992-2001) et de membre du comité d'architecture et d'urbanisme de la Ville de Montréal (depuis 2006).

Mixité et densité

Les notions de mixité des usages et d'espace public viennent brouiller le concept de densité, tant brute que nette, et en diminuer l'utilité pour l'urbanisme. La densité brute permet en théorie de considérer la mixité et, surtout, d'inclure le domaine public, mais elle ne réussit pas à mesurer les apports de chacun. Quant à la densité nette, elle permet certes de comparer et de réglementer, mais elle ignore un facteur important tant pour la qualité de vie qu'en termes de développement durable, soit l'intensité d'usage et la vitalité d'un quartier, largement attribuables aux usages autres que l'habitat et aux espaces publics.



FIGURE 5 – Les Bassins du nouveau havre, au bord du canal de Lachine, à Montréal
Source : Groupe Cardinal Hardy, L'œuf, Société immobilière du Canada, Les Bassins du Nouveau Havre, plan directeur, janvier 2009. P. 46.

⁵ Voir Boarnet, M. G. et R. Crane. *Travel by design : the influence of urban form on travel*. Oxford ; Toronto : Oxford University Press. 2001. Ewing, R. et Cervero, R.. « Travel and the built environment A synthesis ». *Transportation Research Record*, 1780, 87-114, 2001

La démarche Code de la rue en France

Un bon exemple de partage des voies urbaines

Catherine Berthod, urbaniste
et Benoît Hiron

L'aménagement physique des rues, associé à des règles de circulation adaptées, joue un rôle déterminant pour favoriser une modification des habitudes de déplacements et rendre la ville plus conviviale. La répartition de l'espace, la limite de vitesse imposée aux véhicules et les règles de priorité entre les usagers sont autant d'éléments qui vont influencer le confort et la sécurité des déplacements piétons et cyclistes et, par conséquent, les choix en matière de type de déplacements. Plusieurs concepts de partage de la rue développés dans d'autres pays sont d'un grand intérêt; la « démarche Code de la rue » en France en fournit un excellent exemple.

Déplacements actifs, mobilité durable, modération de la circulation, partage de la route et de la rue : autant de questions qui animent depuis quelques années les débats dans la communauté des transports au Québec. Les objectifs sont communs : réduire la place de l'automobile, favoriser la marche, le vélo et le transport collectif, améliorer la sécurité de tous les usagers de la route, revaloriser l'espace public et plus généralement améliorer la qualité de vie en milieu urbain.

Pour atteindre des objectifs aussi ambitieux, les interventions doivent se situer sur plusieurs plans : l'aménagement du territoire, la planification des déplacements, des activités de sensibilisation pour induire des changements de culture dans la société, l'aménagement des rues ainsi que les règles de circulation des usagers.

Les initiatives dans ce domaine sont déjà nombreuses et impliquent une diversité d'acteurs des milieux municipal, associatif, gouvernemental, de la santé, de la recherche, etc. Par exemple, en matière de planification, les municipalités régionales et locales tiennent de plus en plus compte des enjeux de transport lors de la révision des schémas d'aménagement ou des plans d'urbanisme. Par ailleurs, plusieurs villes ont adopté ou préparent des plans de transport, des plans de mobilité durable ou des plans de déplacements urbains. L'association Vélo Québec, pour sa part, mène des activités de

sensibilisation visant à favoriser les déplacements actifs.

Les réflexions en cours

L'amélioration de la sécurité routière et du sentiment de sécurité de tous les usagers est un élément essentiel d'une stratégie visant à promouvoir les déplacements actifs en ville (voir l'encadré). Des réflexions à ce sujet ont été engagées depuis quelques années au Québec, notamment au sein de la Table québécoise de la sécurité routière. Ce forum d'échanges regroupe près de cinquante membres représentant les usagers de la route, le milieu municipal, le milieu policier, les organismes gouvernementaux, les ministères et d'autres secteurs d'activités comme le milieu universitaire et le milieu hospitalier. Son deuxième rapport de recommandations, publié en 2009, comprenait notamment des mesures visant la prise en compte de tous les usagers de la voie publique, une vision intégrée de l'aménagement et du transport, l'élaboration de normes d'aménagement et de guides de bonnes pratiques, ainsi que l'adoption d'un cadre global de gestion des limites de vitesse en milieu urbain¹.

Les réalisations sont déjà nombreuses. Parmi les guides d'aménagement les plus récents, on retrouve des fiches techniques sur les aménagements modérateurs de la vitesse diffusées par le ministère des Transports, ainsi que le guide technique *Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes* de Vélo Québec². Les projets pilotes de planification

de *Quartiers verts, actifs et en santé*, menés par le Centre d'écologie urbaine de Montréal, ont également conduit à la réalisation de documents de référence visant à démontrer la faisabilité d'aménager des quartiers pour favoriser les transports actifs³.

Les réflexions se poursuivent et les expériences étrangères font l'objet d'un suivi attentif pour les alimenter. À cet égard, la démarche française Code de la rue est particulièrement riche d'enseignements.

La démarche Code de la rue en France

Le terme « Code de la rue » désigne une démarche participative qui réunit de nombreux acteurs, représentants d'associations d'usagers, d'associations de collectivités, du monde professionnel et des services techniques des collectivités et de l'État. Inspirée de l'expérience belge, la démarche française a été lancée en avril 2006, dans le but de mieux faire connaître les dispositions du Code de la route qui s'appliquent au milieu urbain, et d'explorer les pistes d'évolution de ce Code. Les travaux se sont déjà concrétisés par des modifications importantes de la réglementation et, sur le terrain, par des formes diverses d'aménagement des rues urbaines et de cohabitation des usagers.

Les objectifs de la démarche Code de la rue rejoignent les préoccupations qui animent les débats au Québec : renforcer la sécurité des usagers, en particulier celle des plus vulnérables, favoriser durablement des

1 TABLE QUÉBÉCOISE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE. *Deuxième rapport de recommandations. Pour poursuivre l'amélioration du bilan routier*, 2009. [En ligne] www.securite-routiere.qc.ca/Pages/Publications.aspx

2 VÉLO QUÉBEC. *Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes, guide technique*, 2009.

3 CENTRE D'ÉCOLOGIE URBAINE DE MONTRÉAL. *Quartiers verts, actifs et en santé. Les projets pilotes*. [En ligne] www.ecologieurbaine.net/projet/quartiers-verts-les-projets-pilotes





solutions de rechange à l'automobile, mieux partager l'espace public entre toutes les catégories d'usagers et ainsi, « mieux vivre la ville ».

Plusieurs thèmes de travail ont été abordés depuis 2006, dont le principe de prudence, une nouvelle hiérarchisation de la voirie, le double sens cyclable, la priorité au piéton en traversée et le trottoir.

Inscrit au Code de la route de Belgique depuis 2003, un principe de prudence a été introduit dans le Code de la route français par le décret du 30 juillet 2008 : « Le conducteur doit, à tout moment, adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation. Il doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables. » Ce principe découle des recherches menées sur le risque encouru par les usagers vulnérables (voir l'encadré) et illustre le changement culturel qui est souhaité chez les usagers. Plusieurs des autres mesures adoptées dans le cadre de la démarche Code de la rue sont fondées sur ce principe.

Le décret du 30 juillet 2008 a également introduit au Code de la route la zone de rencontre et précisé les règles relatives à la zone 30 et à l'aire piétonne. Ainsi, en milieu urbain, les municipalités disposent d'une gamme de concepts d'aménagement qui se distinguent par le régime de priorité des usagers, la limite de vitesse, l'accès ou non aux véhicules motorisés, ainsi que par des aménagements et une signalisation spécifiques. Ces différents concepts sont l'aire piétonne, la zone de rencontre, la zone 30, les sections à 50 km/h et les sections à 70 km/h. Le choix d'un concept sera basé sur l'importance accordée à la vie locale le long de la voie, et donc sur la hiérarchie routière du réseau routier. Dans une perspective de sécurité routière, les principes de protection des usagers vulnérables interviennent également.

Le décret précise que, dans les zones de rencontre et les zones 30, l'aménagement doit être cohérent avec la limitation de vitesse applicable. De plus, le double sens cyclable est généralisé dans les rues à sens unique pour les véhicules motorisés à l'intérieur des zones de rencontre et des zones 30. Les textes législatifs et réglementaires concernant l'accessibilité de la voirie et des espaces publics aux personnes handicapées s'appliquent également.

Zone de rencontre



Zone 30



Double sens cyclable



Trottoir traversant



La zone de rencontre

Entre l'aire piétonne et la zone 30, la zone de rencontre est le concept qui mise le plus sur la cohabitation entre les usagers. Les principales caractéristiques prévues par la réglementation sont la priorité aux piétons sur l'ensemble de l'espace de circulation, sur tous les véhicules, la limite de vitesse de 20 km/h et l'aménagement cohérent avec la limite de vitesse. La zone de rencontre correspond à des espaces publics où l'on souhaite favoriser les activités urbaines et la mixité des usages : rues résidentielles, quartiers historiques, places centrales, sorties d'écoles, rues commerçantes, etc. L'aménagement d'une zone de rencontre vise donc un ensemble d'objectifs, dont l'amélioration des conditions de circulation et de sécurité des déplacements, notamment pour les piétons et les cyclistes, la revitalisation urbaine et la mise en valeur d'un lieu stratégique du centre-ville.

En général, les dimensions des zones de rencontre sont d'étendue limitée et correspondent à une place ou à un tronçon de rue particulièrement animé. Les aménagements sont de qualité : revêtements de chaussée différents, plateaux surélevés, mobilier urbain, végétaux. Compte tenu de la vitesse de circulation préconisée et de l'objectif de cohabitation, on n'y retrouve généralement aucun trottoir, ni passage piéton ou voie cyclable. En ce qui concerne les personnes à mobilité réduite, il faut veiller à garder des cheminements piétons repérables et dégagés de tout obstacle, en privilégiant les trajets les plus directs et simples possible.

La première zone de rencontre en France a été implantée dans la ville de Metz en 2009; une centaine d'autres se sont ajoutées depuis.

La zone 30

Introduite en 1990 dans le Code de la route, la zone 30 constitue une réponse adaptée aux objectifs d'apaisement de la circulation automobile, d'amélioration de la sécurité routière et de convivialité de l'espace urbain. La réglementation prévoit que l'aménagement doit être cohérent avec la limite de vitesse de 30 km/h. L'expérience concernant la zone 30 est vaste car des zones de limite de vitesse de 30 km/h sont aménagées dans de nombreux pays européens depuis des dizaines d'années. Les premières interven-

tions visaient souvent les zones scolaires; elles se sont étendues aux rues résidentielles et aux rues sur lesquelles la vie locale est prépondérante. Les évaluations montrent des bénéfices sur le plan des vitesses pratiquées (baisse et écrêtement des vitesses), de la réduction des accidents corporels (jusqu'à 40 % sur 5 ans dans certaines villes), de l'augmentation des déplacements piétons ou de la qualité de vie.

Dans un nombre croissant de villes, le concept se généralise à l'ensemble des quartiers résidentiels. Selon le CERTU, toute la voirie locale d'une ville a vocation à être aménagée en zone 30, ce qui, d'après l'expérience de plusieurs villes européennes, correspond à environ 70 % de l'ensemble du réseau. Le partage de l'espace dans une zone 30 est généralement conventionnel, soit une chaussée et des trottoirs. Par contre, les passages piétons ne sont pas forcément recommandés, les piétons ayant la possibilité de traverser partout. De plus, il n'est pas nécessaire d'aménager des bandes ou pistes cyclables, compte tenu du faible différentiel de vitesse entre les véhicules et les cyclistes. Enfin, le marquage et les feux de circulation sont à éviter.

Le décret de juillet 2008 ayant introduit l'obligation de cohérence de l'aménagement avec la limite de vitesse, un processus d'analyse est en cours pour toutes les zones 30 qui étaient déjà en vigueur. Les municipalités doivent déterminer si l'aménagement de leurs zones 30 répond à cette obligation et, sinon, apporter les correctifs nécessaires, et même revoir le statut de la zone.

En pratique, les villes s'en tiennent souvent à des mesures peu coûteuses : installation de la signalisation obligatoire aux entrées et sorties, régime de priorité à droite aux carrefours, réintroduction du double sens de circulation, utilisation du stationnement pour créer des chicanes et aménagement de portes d'entrée (rétrécissement de la chaussée). Cependant, si les relevés montrent que les vitesses pratiquées restent trop élevées⁵, des aménagements modérateurs de la vitesse devront être installés.

Le double sens cyclable

Le décret de juillet 2008 a également généralisé le double sens cyclable dans les rues à sens unique pour les véhicules motorisés à

l'intérieur des zones de rencontre et des zones 30. Les objectifs sont, d'une part, de faciliter la pratique du vélo en ville en raccourcissant les distances à parcourir et en renforçant le maillage du réseau cyclable, d'autre part de participer à la modération des vitesses des véhicules motorisés.

La signalisation du double sens cyclable est obligatoire. Le marquage d'un pictogramme Vélo est également fortement recommandé dans le sens contraire aux véhicules. Par ailleurs, les carrefours doivent être traités de façon à éviter l'effet de surprise pour les usagers des voies transversales. La mise en conformité des zones 30 qui existaient avant l'entrée en vigueur du décret est en cours. Les municipalités doivent effectuer une analyse de sécurité et déterminer si le double sens cyclable peut être appliqué, et sinon l'interdire sur certaines rues.

La priorité du piéton en traversée

Par suite de la démarche Code de la rue, le Code de la route a été à nouveau modifié par le décret du 12 novembre 2010 pour préciser les règles de priorité du piéton en traversée. Le Code indiquait déjà que le piéton était prioritaire dans les aires piétonnes et les zones de rencontre, ainsi que lorsqu'il s'engage dans une traversée. Depuis novembre 2010, une nouvelle disposition prescrit que tout conducteur est aussi tenu de céder le passage, au besoin en s'arrêtant, au piéton manifestant clairement son intention de traverser, même si celui-ci n'est pas encore engagé sur la chaussée.

Le Code de la route précise les conditions dans lesquelles cette disposition s'applique : si la distance, la vitesse du véhicule et la visibilité entre piéton et conducteur le permettent, si le piéton est sur un passage piéton où il n'y a pas de feu de circulation, ou s'il est à plus de 50 mètres d'un passage piéton (le piéton ayant l'obligation d'utiliser un passage piéton qui est situé à moins de 50 m).

Le trottoir

Le décret de novembre 2010 a permis de clarifier l'usage du trottoir. Ainsi, le conducteur qui franchit un trottoir, par exemple pour accéder à un bâtiment, doit y rouler à l'allure du pas et ne pas constituer un danger pour les piétons. Par ailleurs, les véhicules peuvent franchir un trottoir pour

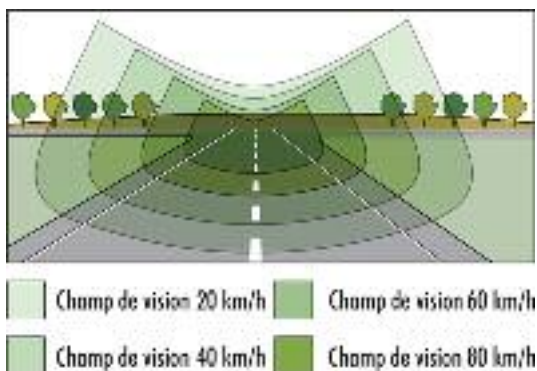
⁵ Soit, le plus souvent, un centile 85 des vitesses supérieures à 35 km/h. Selon le Bureau suisse de prévention des accidents, il s'agit également du seuil en deçà duquel des mesures additionnelles de modération de la circulation ne sont pas nécessaires (BUREAU DE PRÉVENTION DES ACCIDENTS. *Zones 30, brochure technique*, 2008). À noter qu'en France le seuil de verbalisation dans une zone 30 est de 35 km/h, pour tenir compte des incertitudes liées à la mesure.



La sécurité routière en milieu urbain

En milieu urbain, les rues répondent à de multiples fonctions : circulation des véhicules, des piétons et des cyclistes, accès aux résidences et aux commerces, promenade, activités culturelles, stationnement, etc. Cette complexité explique le poids du milieu urbain dans le bilan des accidents, en particulier pour les usagers vulnérables. En moyenne, on recense au Québec 76 piétons et 16 cyclistes décédés par année, ainsi que 3 330 piétons et 2 290 cyclistes blessés. La majorité de ces accidents surviennent en milieu urbain (environnement résidentiel, d'affaires ou commercial) : c'est le cas de 86 % des accidents impliquant des piétons et de 87 % des accidents impliquant des cyclistes⁶.

Champ de vision périphérique



Source : AIPCR⁷

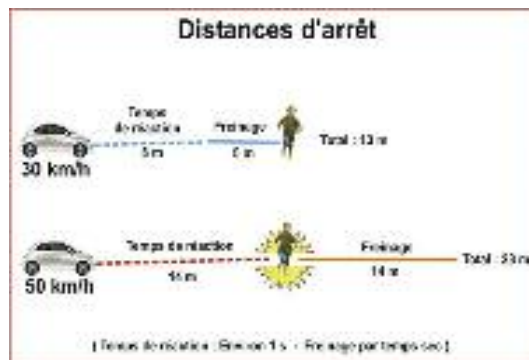
Parmi les facteurs qui expliquent les conditions de sécurité des usagers, la vitesse des véhicules est l'un des plus importants : chaque année au Québec, la vitesse au volant est en cause pour 44 % des décès de la route, 37 % des blessés graves et 25 % des blessés légers⁸. Des recherches scientifiques ont démontré les principes qui expliquent les liens entre vitesse et sécurité routière. L'accroissement des vitesses pratiquées augmente le risque d'accident ainsi que la gravité des blessures. Plus un conducteur roule vite, plus son champ de vision périphérique diminue et plus les distances d'arrêt augmentent. Les conséquences sont particulièrement sévères pour les piétons et les cyclistes : ainsi, lorsque la vitesse d'impact lors d'une collision est de 30 km/h, la probabilité de décès d'un piéton est de l'ordre de 10 %; à 50 km/h, elle dépasse 75 %⁹.

Le comportement des conducteurs et la vitesse qu'ils choisissent sont influencés par plusieurs caractéristiques des rues et de leurs abords, dont le nombre de voies, la largeur de la chaussée, la

présence de stationnement sur rue, la fréquence des accès ou le dégagement latéral. Ces caractéristiques varient grandement selon le type de rues, que ce soit une rue locale résidentielle, un boulevard commercial à plusieurs voies de circulation ou une artère principale desservant une mixité de fonctions.

Au Québec, la limite de vitesse en agglomération est fixée à 50 km/h par le Code de la sécurité routière. Les municipalités peuvent toutefois modifier cette limite sur le réseau routier dont elles ont la responsabilité, ce qui est le cas de la plupart des rues en milieu urbain, selon la procédure fixée par le Code de la sécurité routière. Ainsi, plusieurs municipalités réduisent la limite de vitesse

Distances d'arrêt



Source : CERTU

à 40 km/h dans les rues locales résidentielles et à 30 km/h dans les zones scolaires et devant les terrains de jeux.

Ces limites, pour être respectées, doivent cependant être cohérentes avec les caractéristiques de la rue et de ses abords. Dans les faits, la majorité des conducteurs ne respectent pas les limites de vitesse : plus d'une personne sur deux roule à une vitesse supérieure à la limite affichée en ville¹⁰. Des relevés de vitesse effectués sur un échantillon de rues urbaines à deux voies de circulation, d'une largeur moyenne de 10 m, où la limite de vitesse est égale ou inférieure à 50 km/h, montrent que la vitesse moyenne pratiquée est de 44 km/h et le centile 85, de 52 km/h¹¹.

Ces constats montrent l'importance de l'aménagement des rues urbaines et de la gestion des vitesses pour améliorer la sécurité routière en milieu urbain et, par conséquent, favoriser les déplacements actifs. Mais ils font aussi ressortir les défis auxquels il faut faire face pour y parvenir.

6 Source : données de la Société de l'Assurance automobile du Québec, 2005-2009, traitement par le ministère des Transports du Québec.

7 Société de l'Assurance automobile du Québec, site web (www.saaq.qc.ca) consulté en mai 2011.

8 Source : ASHTON, S. J. *Pedestrian injuries : The influence of Vehicle Design*, dans H.C. Foor, et al. (éd.), Road Safety Research and Practice, Praeger, 1981.

9 ASSOCIATION MONDIALE DE LA ROUTE (AIPCR). *Manuel de sécurité routière*, 2007.

10 Société de l'Assurance automobile du Québec, site web (www.saaq.qc.ca) consulté en mai 2011.

11 Relevés effectués en 2010 dans le cadre d'une recherche menée par des chercheurs de l'Université de Sherbrooke pour le ministère des Transports du Québec.

rejoindre une autre chaussée : c'est le concept de trottoir traversant. Il s'agit d'un prolongement du trottoir en passage surélevé sur la chaussée. Le piéton continue dans son cheminement et c'est le véhicule qui franchit un trottoir, donc à l'allure du pas et en faisant attention au piéton. Des guides d'aménagement précisent notamment les dispositions pour les aveugles; les limites entre trottoir traversant et chaussée doivent être non seulement repérables (vues), mais aussi détectables (par le pied ou la canne).

Un exemple d'un grand intérêt

La démarche Code de la rue, menée en France depuis 2006, a conduit à des avancées significatives, aussi bien sur le plan réglementaire que sur le plan de l'aménagement des rues urbaines. Les villes ont maintenant à leur disposition une gamme de concepts adaptés aux différentes catégo-

ries de voies urbaines, caractérisés par un partage de l'espace spécifique. Dans un contexte où l'on souhaite favoriser la mobilité durable et revoir le partage de la route, il s'agit d'un exemple très intéressant.

De tels objectifs sont au cœur des débats au Québec. Le foisonnement d'initiatives, la diversité des acteurs impliqués et les mécanismes de concertation mis en place sont autant de facteurs de succès pour relever les défis majeurs que posent les transports et la sécurité routière en milieu urbain. ■

Catherine Berthod est ingénieure et urbaniste, et coordonnatrice du partenariat en sécurité routière avec les municipalités, à la direction de la Sécurité en transport du ministère des Transports du Québec.

Benoît Hiron, ingénieur des ponts, des eaux et des forêts ainsi que docteur en économie des transports, est chef du groupe Sécurité des usagers et des déplacements, au Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU), en France.

Liens utiles

CENTRE D'ÉTUDES SUR LES RÉSEAUX, LES TRANSPORTS, L'URBANISME ET LES CONSTRUCTIONS PUBLIQUES (CERTU) : www.certu.fr

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC : www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/partenaires/municipalites/securite_routiere

RUE DE L'AVENIR ET GROUPEMENT DES AUTORITÉS RESPONSABLES DE TRANSPORT (GART): Le Code de la rue dans le code de la route, 2011. www.ruedelavenir.com/le-code-de-la-rue-dans-le-code-de-la-route-version-de-juin-2011



Abonnez-vous à l'infolettre VOIRVERT EXPRESS

pour ne rien rater de nos
dernières nouveautés !



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

LE PORTAL DU BÂTIMENT DURABLE AU QUÉBEC
VOIRVERT.ca



Inaction, négligence, omission et autres cas de responsabilité

Me Zeïneb Mellouli et
Me Mathieu Quenneville

Historiquement, on proclamait que « *The King can do no wrong* » et pour cause : étant lui même le créateur de la loi, l'État ne pouvait être poursuivi devant ses propres tribunaux¹. Il était alors question d'une immunité absolue mettant à l'abri l'État de toute poursuite. Peu à peu, cette règle a été atténuée pour faire maintenant place à une règle de *common law* publique octroyant à l'État fédéral une immunité de principe contre les poursuites, sauf dans les cas prévus par la loi, notamment en vertu de la *Charte canadienne des droits et libertés*.

Au Québec, l'État provincial ne jouit pas d'une telle immunité de principe. Il bénéficie par ailleurs d'un certain nombre de privilèges en matière de preuve et de procédure et de deux types d'immunités publiques, l'une découlant de la loi et l'autre de la *common law*².

Par ailleurs, il n'en est pas ainsi pour les corporations municipales qui, bien qu'elles soient des entités gouvernementales, ne sont pas des représentantes de l'État. Malgré le fait qu'elles bénéficient d'une immunité relative quant à l'exercice de leur pouvoir discrétionnaire, les municipalités ne jouissent d'aucune immunité de principe quant à leurs actes ou ceux de leurs préposés dans la mise en œuvre de leur réglementation³.

Sans prétendre effectuer une étude exhaustive de la question, nous avons résumé les situations qui sont les plus susceptibles de se présenter.

Les décisions politiques et le processus opérationnel

Il est maintenant admis que l'on peut poursuivre une municipalité en responsabilité civile en vertu du régime général de responsabilité extracontractuelle. Il faut à cet égard démontrer la faute de la municipalité, le préjudice subi et le lien de causalité entre ces deux éléments.

Dans le cadre d'une telle analyse, il faut d'abord déterminer si l'acte ayant causé le préjudice est imputable à la politique municipale ou encore à la mise en application de cette politique. Cette distinction est fondamentale en raison de

l'immunité relative dont jouissent les municipalités à l'égard des poursuites qui mettent en cause leurs choix politiques.

L'arrêt *Laurentides Motel c. Beauport (Ville de)*⁴ a cristallisé en droit municipal québécois l'application des notions anglaises portant sur la distinction entre une décision à caractère politique et une décision à caractère opérationnel. De manière générale, lorsque les décisions politiques sont encore au stade décisionnel plutôt qu'opérationnel, la municipalité ne peut en être tenue responsable sauf dans les cas de mauvaise foi, de fraude ou d'abus de droit⁵ ou encore s'il est démontré que les décisions politiques vont à l'encontre de l'intérêt public ou de la sécurité des citoyens.

Par exemple, une ville a été reconnue responsable des dommages découlant de la présence de fissures sur une voie publique⁶. En effet, après avoir été avisé de leur présence, un inspecteur de la ville s'était rendu constater les fissures et avait conclu à leur dangerosité. Par ailleurs, les réparations nécessaires n'avaient pas été réalisées au motif de l'existence de situations plus dangereuses ailleurs sur le territoire. La Cour a conclu que l'obligation minimale qui s'imposait à la ville, soit de tenter de rendre la voie publique sécuritaire, devait primer sur ses choix politiques.

Les tribunaux sont souvent réticents à s'immiscer dans la sphère politique, mais il en est autrement dans le cas de décisions dites opérationnelles :



VALDIS TORMS / SHUTTERSTOCK.COM

« À partir du moment où la ville implante le réseau et met en pratique une décision politique, elle entre dans le domaine opérationnel et engage sa responsabilité pour le préjudice causé à autrui lorsqu'elle commet une faute au sens de l'article 1457 C.c.Q. »⁷

Ceci étant, une fois que l'administration publique décide de mettre en œuvre ses choix politiques, elle doit s'assurer de prendre tous les moyens nécessaires à leur mise en application. En négligeant de mettre en œuvre correctement sa réglementation, une municipalité est susceptible d'être poursuivie pour les dommages que son omission peut causer.

L'inaction et la tolérance de l'administration face à une situation illégale

Une municipalité engage sa responsabilité lorsqu'elle fait fi d'une situation illégale dont elle a connaissance ou la tolère en omettant de prendre les moyens nécessaires pour en faire cesser la perpétration⁸. La ville ne

1 BEAUDOIN Jean-Louis, *La responsabilité civile*, 7^e éd., Cowansville, 2007, les Éditions Yvon Blais Inc., à la p. 100.

2 *Id.*, à la p. 123.

3 HÉTU Jean et DUPLESSIS YVON, *Droit municipal principes généraux et contentieux*, « La responsabilité extracontractuelle de la municipalité », Publication CCH Itée, vol. 1, à la p. 10-002.

4 [1989] 1 R.C.S. 705.

5 Voir notamment : *Brown c. Colombie-Britannique*, [1994] 1 R.C.S. 420, aux pp.435-436 et *Maska Auto Spring Ltée c. Sainte-Rosalie*, [1991] 2 R.C.S. 3.

6 *Baillargeon c. Disraeli (Ville de)*, 2007 QCCQ 4266.

7 *Chubb c. Ville de Montréal, Commission des services électriques de Montréal et Hydro-Québec*, EYB 2010-172356 (C.S.), au par. 117.

pourra bénéficier d'une disposition législative l'exonérant de sa responsabilité dans ces situations⁹.

La Cour supérieure sanctionnait récemment une municipalité pour son manque de diligence. Dans cette affaire, Hydro-Québec avait effectué des installations souterraines qui, à la connaissance de la ville, n'étaient pas conformes à la réglementation et avaient causé des dommages aux poursuivants¹⁰. Par son inaction et son laxisme, la ville avait contribué à faire perdurer la situation d'illégalité.

La municipalité pourrait également être tenue responsable lorsqu'elle applique partiellement sa réglementation au bénéfice de certaines personnes et au détriment d'autres citoyens¹¹. Elle ne doit pas arbitrairement tolérer une violation de sa réglementation.

Il demeure donc important pour une municipalité de se tenir à l'affût des contraventions sur son territoire et d'agir en conséquence.

La faute du préposé

La municipalité peut également être tenue responsable de la faute commise par son préposé dans la mise en application de la réglementation. Dans une célèbre décision, confirmée par la Cour suprême¹², où un inspecteur en bâtiment avait émis illégalement un permis de construction à une entreprise, le juge Chouinard s'exprimait comme suit :

« De tels actes ou décisions, de nature administrative, commis dans la mise en application d'un règlement municipal, n'exigent qu'une faute simple d'un préposé dans l'exercice de ses fonctions pour entraîner une responsabilité de la corporation municipale concernée, en supposant l'existence du lien de causalité [...] »¹³

Le préposé doit donc demeurer diligent dans l'exercice de ses fonctions, puisqu'il a l'obligation de faire observer la réglementation. Ces principes, subséquemment appliqués par les tribunaux, ont solidifié le

régime de responsabilité municipale lorsqu'un préposé émet erronément un permis municipal¹⁴.

De plus, les citoyens sont en droit de s'attendre à ce que l'autorité compétente puisse les renseigner adéquatement sur leurs droits. Pour cette raison, un employé qui leur fournit des informations erronées dans le cadre de l'exercice de ses fonctions peut engager la responsabilité de la municipalité.

L'abus de pouvoir

Les citoyens sont également protégés contre l'exercice abusif des pouvoirs de l'État¹⁵. Il y a abus lorsque, par exemple, des employés outrepassent délibérément leurs pouvoirs d'enquête¹⁶ ou encore, lorsque le gouvernement institue des poursuites pénales de manière malicieuse et pervertit le processus de justice pénale¹⁷.

En matière municipale, lorsqu'un officier de la ville abuse de son pouvoir d'émettre des constats d'infraction, notamment en les délivrant sans motifs suffisants, par mauvaise foi ou par intention malicieuse¹⁸, les tribunaux n'hésitent pas à sanctionner sa conduite et à condamner la municipalité à des dommages.

Par exemple, la Cour a déjà condamné une municipalité relativement aux agissements de son inspecteur en bâtiment qui avait délivré à un citoyen deux constats d'infraction pour une même infraction. Il espérait ainsi le forcer à corriger une situation qu'il jugeait dérogatoire, soit celle d'avoir construit un bâtiment accessoire sans avoir obtenu au préalable un permis. Une telle infraction ne présente toutefois pas d'élément de répétition. Lors de l'audition, la preuve a révélé que le motif du dépôt du deuxième constat était de convaincre le citoyen à démolir ou à déplacer sa construction que l'inspecteur jugeait non conforme.

La Cour ajoute ensuite :

[12] Quand une construction est complétée et qu'une personne est accusée d'avoir construit sans permis, il apparaît évident qu'elle ne commet pas quotidiennement l'infraction de construire sans permis. À la fin de la cons-

truction, l'infraction est complétée. La situation est totalement différente de celle par exemple où le contribuable stationne jour après jour son véhicule à un endroit défendu. Il n'y avait clairement pas de répétition du geste de construire sans permis par M. Trottier et ainsi il n'était pas raisonnable pour l'officier municipal de l'accuser une deuxième fois, et ce, dans le seul but qu'il démolisse sa construction.

[13] Il s'agit d'une action hostile et agressive qui ne pouvait légalement se conclure par la démolition de l'immeuble de M. Trottier. Cette deuxième accusation avait une fin illégitime, ce qui « ...en droit constitue de la malveillance et une faute intentionnelle ».

Il demeure donc essentiel pour la ville et ses préposés de veiller au respect de la réglementation tout en s'abstenant de verser dans l'excès dans l'exercice de leurs pouvoirs.

Conclusion

Le bon fonctionnement d'une municipalité passe d'abord par l'observance de la réglementation autant par la municipalité que par ses citoyens.

Bien qu'elle jouisse d'une immunité relative quant à ses choix politiques, la municipalité doit faire preuve de diligence dans la mise en œuvre de ces choix, faute de quoi elle risque d'engager sa responsabilité. Cela suppose qu'elle doit avoir un personnel compétent et adéquatement outillé pour le bon exercice de ses fonctions.

La norme de diligence s'étend également aux préposés qui doivent agir raisonnablement et avec rigueur. Ils doivent connaître les limites de leurs compétences et s'aviser de ne pas agir de manière hostile ou approximative.

Tous ces principes débouchent finalement vers un même constat : l'intérêt du public doit demeurer au cœur de la mise en œuvre des décisions politiques. ■

Maîtres Zeineb Mellouli et Mathieu Quenneville sont avocats pour la firme Lavery, de Billy, s.e.n.c.r.l.

8 Voir notamment : *Québec c. Girard*, 2004 CanLII 47874 (C.A.) et *Bernard c. Transport Loignon Champ Carr inc.*, 2004 CanLII 46 (C.S.).

9 *Lacasse c. La Durantaye (Municipalité de la paroisse de)*, préc. note 12, aux par. 148 et 149.

10 *Chubb c. Ville de Montréal, Commission des services électriques de Montréal et Hydro-Québec*, EYB 2010-172356 (C.S.).

11 *Bernard c. Transport Loignon Champ-Carr inc.*, préc., note 8.

12 *Maska Auto Spring Ltée c. Sainte-Rosalie*, préc. note 5.

13 *Id.* à la p. 1579.

14 Voir notamment : *Michaud c. Ville de Québec*, [1994] R.L. 52 (C.A.).

15 *Proulx c. Procureur général du Québec*, [2001] 3 R.C.S. 9, au par.7.

17 *Granico inc. c. Québec (Procureur général)*, 2010 QCCS 3751, au par. 97.

18 Voir notamment : *Trottier c. Pont Rouge (Ville de)*, 2006 QCCQ 10751 et *Chagnon c. SAAQ*, 2006 CanLII 40007 (C.S.).



Les écoparcs industriels

Pierre Blais, urbaniste et Nicolas Fontaine

Les définitions données au concept d'« écoparc industriel » font à peu près toutes référence à une coopération entre une collectivité et des entreprises, ainsi qu'entre les entreprises elles-mêmes, afin d'optimiser la performance économique et de réduire l'impact environnemental ainsi que la consommation de ressources des activités qui s'y trouvent. Ce texte fait un survol des caractéristiques d'un écoparc industriel et présente certaines expériences reconnues.

Selon Emmanuel Sérusiaux¹, les mesures appliquées pour atteindre ces objectifs peuvent être regroupées sous trois types : l'aménagement et l'urbanisme durable, la gestion environnementale et l'écologie industrielle. L'ampleur de ces mesures peut être variable, mais pour qu'un territoire puisse se voir attribuer la dénomination d'écoparc industriel, il ressort que ces trois types de mesures, de même que des structures de coopération, devraient être présentes.

L'aménagement et l'urbanisme durable
Lors de l'aménagement d'un écoparc industriel, pour réduire l'impact environnemental et la consommation des ressources liés aux activités du parc industriel, différentes modalités d'aménagement et d'urbanisme s'ajoutent à celles traditionnellement considérées pour le développement des territoires industriels.

Sur le plan de la localisation, on devrait s'assurer notamment que le parc évite autant que possible les territoires à hauts potentiels agricole ou écologique. Par ailleurs, dans l'optique d'une utilisation parcimonieuse de l'espace, on devrait envisager de recycler des friches industrielles, souvent bien intégrées dans la trame urbaine, plutôt que d'urbaniser de nouveaux terrains. L'aménagement du secteur industriel d'Angus, à Montréal, est un exemple de cette approche.

Dans une optique d'écomobilité, l'accessibilité du site par divers modes de transport ainsi que la connectivité des voies d'accès à la trame urbaine sont également des facteurs très importants. Afin de profiter d'une accessibilité au réseau de transport des marchandises et d'assurer une limitation des nuisances face aux autres usages urbains, les espaces industriels développés depuis les

cinquante dernières années l'ont été dans des secteurs périphériques souvent inaccessibles autrement que par l'automobile. Une plus grande performance environnementale des entreprises peut garantir une limitation des nuisances (dépendamment, bien sûr, du type d'entreprises visées) et permettre ainsi une meilleure intégration dans la trame urbaine. Par ailleurs, pour les espaces industriels d'une certaine taille, il est souvent proposé d'aménager un réseau piéton et cyclable en site propre, isolé de la circulation lourde, pour encourager et sécuriser les déplacements actifs.

La préservation de la biodiversité et des milieux naturels d'intérêt est un volet important de l'aménagement des écoparcs industriels. On évite également de les fragmenter et de réduire leur connectivité. Si un empiètement s'avère nécessaire, une compensation devrait être envisagée. À cet égard, citons l'exemple de la Ville de Sherbrooke² qui a

Le bâtiment de la municipalité de Hinton dans l'écoparc industriel Innovista.





INNOVISTA, HINTON

adopté récemment un *Plan de conservation du parc industriel régional* et qui a ainsi conservé une proportion importante de ses milieux humides. Ceux qu'elle n'a pas protégés, de moindre superficie, ont été compensés dans un rapport de 1 : 2,5.

Finalement, l'aménagement d'ensemble et des sites est conçu pour optimiser l'utilisation de l'espace et la qualité de l'aménagement. Par exemple, la largeur des surfaces pavées des rues est réduite, les coefficients d'emprise au sol maximaux font référence non seulement aux bâtiments, mais aussi à l'ensemble de la surface minéralisée; les règles de paysagement dépassent celles habituellement considérées pour les espaces industriels.

La gestion environnementale

La gestion environnementale vise à limiter les impacts de l'écoparc industriel sur l'environnement, notamment en ce qui a trait à la qualité de l'eau et de l'air, à la production de déchets et aux changements climatiques. Généralement, les gestionnaires d'écoparc industriels prévoient des règles de performance plus élevées que les normes minimales exigées par la municipalité ou les gouvernements. Ainsi, les entreprises favorisent des procédés industriels peu polluants, évitent la contamination des sols et réduisent au minimum l'impact de leurs activités sur l'environnement local.

L'aménagement d'infrastructures vertes aux fins de la gestion durable des eaux de pluie constitue un des principaux volets de la gestion environnementale des écoparc industriels. De nombreuses méthodes peuvent être utilisées : réduction des surfaces imperméables, plantation d'un maximum d'arbres, aménagement de fossés végétalisés, bassins de rétention et de sédimentation, etc³.

L'écologie industrielle

L'écologie industrielle se rapporte aux synergies existant entre les entreprises. Sérusiaux distingue deux types de synergies : les synergies de substitution et les synergies de mutualisation. Les synergies de substitution se réfèrent à la symbiose industrielle, qui désigne les échanges de matières (les résidus de production d'une entreprise devenant les ressources d'une autre), d'eau ou d'énergie provenant des activités industrielles de plusieurs entreprises. Les synergies de mutualisation se rapportent quant à elles à diverses formes de coopération et de partenariats.

Le concept de symbiose industrielle est récent. Les cas de Kalundborg, au Danemark, et de Kwinana, en Australie, sont les plus souvent cités. À Kalundborg, 6 entreprises sont rassemblées et 25 synergies sont formées, tandis qu'à Kwinana 38 entreprises sont regroupées pour former 90 échanges⁴. Au Québec, des projets de

développement de symbioses industrielles sont notamment menés par le Centre de transfert technologique en écologie industrielle (CTTEI) du cégep de Sorel-Tracy, aux endroits suivants : à Sorel-Tracy, à Bécancour (12 entreprises), à Shawinigan (20 entreprises), à Rivière-du-Loup (20 entreprises) et dans la région de Lanaudière (158 entreprises)⁵. Le concept de symbiose industrielle et le cas de Kalundborg ont fait l'objet d'un article de la « Chronique de l'Observatoire municipal » dans le numéro d'*Urbanité* de décembre 2007⁶.

Les stratégies de mutualisation peuvent consister en : 1) de l'approvisionnement en commun, par exemple de matières premières ou d'énergie; 2) de la mutualisation de services, comme un partage d'immeubles, un système de déplacements des personnes ou une production collective d'énergie (par le biais d'un « système urbain de chauffage et de climatisation »); 3) du partage d'équipements ou de ressources.

Trois modèles

L'écoparc Innovista

La municipalité de Hinton, en Alberta, a encadré le développement de son écoparc industriel, baptisé Innovista, qui s'étend sur 42 hectares dont plus de 32 sont développés. Elle a ainsi intégré à son règlement de zonage des dispositions particulières pour ce secteur. Par exemple, des dispositions portent sur la surface imperméable maximale des lots et la protection d'espaces naturels. Des cases de stationnement devront être prévues pour des covoitureurs ou des voitures hybrides ou électriques. Les autorités du parc peuvent exiger la production de plan de gestion environnementale traitant des matériaux et des déchets, de l'utilisation de l'eau, des odeurs, du bruit, des vibrations, de l'efficacité énergétique et de la circulation. De plus, il pourra être exigé que les entreprises se connectent à un réseau de chauffage commun.

Le règlement de zonage prévoit également que les entreprises prennent en compte les

1 Emmanuel SÉRUSIAUX (2011). *Le concept d'éco-zoning en Région wallonne de Belgique*, Conférence permanente du développement territorial, Note de recherche numéro 17, avril, p. 14-17. www.cpd.be/telechargement/publications/notes-de-recherche/NDR-17.pdf (Consulté le 21 octobre 2011)

2 Isabelle BOUCHER et Nicolas FONTAINE (2010). *La biodiversité et l'urbanisation, Guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable*, Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, p. 117-118. www.mamrot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/documentation/ (Consulté le 21 octobre 2011).

3 Isabelle BOUCHER (2010). *La gestion durable des eaux de pluie, Guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable*, Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, 118 p. www.mamrot.gouv.qc.ca/publications/amenagement/guide_gestion_eaux_pluie_partie_1.pdf (Consulté le 21 octobre 2011).

4 Caroline VAUGÉOIS (2009). *Synergie des sous-produits à Bécancour* (Compte rendu d'un exposé de Claude Maheux-Picard, du CTTEI de Sorel-Tracy, à la Conférence internationale en écologie industrielle du 14 et 15 octobre 2009) www.cttei.qc.ca/conf_actes3e_bloc4_2.php (Consulté le 21 octobre 2011)

5 Claude MAHEUX-PICARD (2011). *Industrial Symbiosis as a Mean to Improve Economic Sustainability* (exposé donné au Sommet Écocité de Montréal, le 24 août 2011), CTTEI de Sorel-Tracy. Compte rendu du Sommet, p. 9-21 www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/observatoire_municipal/veille/sommet_ecocite_montréal.pdf

6 Claude DRAPEAU (2007). « L'industrie à l'heure du développement durable : les stratégies de développement éco-industriel », *Urbanité*, décembre, p. 13-15.





lignes directrices d'aménagement spécifiées par la municipalité (*Eco-Industrial Development Guidelines*). Celles-ci traitent d'aménagement des parcelles, de transport, de paysage et de milieux naturels, d'énergie, d'eau, d'architecture et de construction. Les entreprises doivent respecter 40 lignes directrices obligatoires, en plus de 15 autres parmi une quarantaine qui sont optionnelles. À titre d'exemples de lignes directrices obligatoires, mentionnons que les bâtiments doivent être orientés de façon à maximiser le chauffage solaire passif; le partage de l'énergie entre les bâtiments doit être considéré; l'eau non potable doit être utilisée si possible dans les procédés industriels ou l'irrigation, incluant celle produite par d'autres processus; une entrée dans les bâtiments devrait donner directement sur des sentiers piétonniers; les bâtiments doivent pouvoir se démonter et recycler facilement.

Pour appuyer les entreprises intéressées à s'établir dans le parc, Hinton a préparé un guide pour les entreprises, détaillant certains concepts et offrant plusieurs sources d'information. Un guide des plantes indigènes et d'aménagement paysager est également offert. Mentionnons par ailleurs que la municipalité encourage les initiatives de symbiose industrielle⁷.

Le Parc des industries Artois-Flandres

La Parc des industries Artois-Flandres, dont les 460 hectares sont situés dans le Nord-Pas-de-Calais en France, intègre de nombreuses caractéristiques des éco-parcs industriels en ce qui a trait à l'aménagement et l'urbanisme et à la gestion environnementale. Une analyse urbanistique a mené à l'adoption d'une *Charte d'aménagement des espaces extérieurs*. Ce sont donc le paysage, le réseau hydrographique, le végétal, le territoire et l'organisation urbaine, les bâtiments et leurs parcelles, ainsi que la connexion du parc industriel avec les sites environnants, qui font l'objet de recommandations. La *Charte* guide l'expansion future du parc ainsi que les travaux de réaménagement des terrains développés.

Par exemple, l'implantation des bâtiments est encadrée afin de créer une certaine harmonie visuelle. La *Charte* prévoit l'aménagement de pistes multifonctionnelles en site propre et de

Qu'est un éco-parc industriel ?

À l'issue de leur revue de littérature, de leurs études de cas et de leurs consultations, Sérusiaux et son équipe proposent la définition suivante de ce qu'ils qualifient d'« éco-zoning » : zone d'activité économique gérée de manière proactive notamment par l'association des entreprises en présence, interagissant positivement avec son voisinage, et dans laquelle les mesures d'aménagement et urbanisme durable, de gestion environnementale et d'écologie industrielle concourent à optimiser l'utilisation de l'espace, de la matière et de l'énergie, à soutenir la performance et le dynamisme économique tant des entreprises que de la communauté d'accueil et à diminuer les charges environnementales locales.

Pour sa part, la municipalité de Hinton considère qu'un éco-parc industriel inclut les caractéristiques suivantes :

- **Réseautage** : des partenariats sont conclus entre les entreprises, les municipalités et la collectivité, afin d'optimiser l'utilisation des ressources;
- **Stratégie de développement économique ciblé** : les entreprises sont recrutées pour occuper des niches précises;
- **Symbiose** : les entreprises intègrent le même cycle d'utilisation des ressources, les déchets de l'une devenant les ressources d'une autre, ce qui augmente l'efficacité et réduit les répercussions environnementales;
- **Conception environnementale** : les bâtiments et les sites sont conçus pour minimiser leur empreinte écologique. Les espaces verts et les milieux naturels sont conservés et intégrés à l'aménagement du site;
- **Infrastructure verte** : les infrastructures traditionnelles sont remplacées par des systèmes conçus selon les principes du génie écologique. Par exemple, les eaux pluviales sont gérées sur le site, de façon naturelle;
- **Coopération** : les entreprises partagent des services, comme le marketing, le transport, la recherche, la gestion environnementale, etc.

INNOVISTA, HINTON



⁷ INNOVISTA. Site Internet. www.eip.hinton.ca (Consulté le 21 octobre 2011).
Town of Hinton (2005). *Eco-Industrial District Zone and EIP Development Guidelines*, 29 p. www.eip.hinton.ca/images/stories/pdf/zoning&developmentguidelines.pdf
(Consulté le 21 octobre 2011).



traversées de rue sécuritaires pour les cyclistes et les piétons, en plus d'abris à vélos recouverts. Le nombre de cases de stationnement est limité et peu favorisé en façade des bâtiments. Mentionnons que le parc s'est également doté d'un plan de gestion des déplacements pour les entreprises.

En cohérence avec sa certification ISO 14001, le parc a pour objectif de se doter d'espaces verts de qualité. Il désire ainsi favoriser un accroissement de la biodiversité et la protection des ressources hydriques. La *Charte* présente ainsi des végétaux indigènes dont l'utilisation est préconisée. Certaines parties de bâtiments doivent également être végétalisées, afin de les mettre en valeur ou pour camoufler des éléments peu esthétiques.

De plus, une Politique environnementale adoptée en 2007 vise notamment à contribuer à l'amélioration des pratiques environ-

nementales des entreprises en montrant l'exemple et en mettant en œuvre des actions incitatives dans les domaines suivants : qualité environnementale des bâtiments, transports alternatifs à la voiture individuelle, maîtrise de l'énergie⁸.

La Pearson Eco Business Zone

La Pearson Eco Business Zone, à proximité de l'aéroport Pearson de Toronto, couvre 12 000 hectares, comprend 12 500 entreprises et regroupe 350 000 employés. Ce parc d'affaires, qui comprend plusieurs entreprises industrielles, n'a pas été conçu au départ comme un écoparc d'affaires, mais il s'est doté depuis quelques années d'un ambitieux projet visant à réduire l'impact environnemental des activités qui s'y trouvent.

Plusieurs programmes y sont mis en œuvre dans divers domaines, dont : l'écocoefficience, visant à diminuer les coûts liés à l'énergie, à

l'eau et aux matières résiduelles; le stationnement vert ; un regroupement d'achats « verts »; l'aménagement écologique des sites; l'écomobilité, visant un ensemble de modes de déplacement (covoiturage, navettes, etc.). Trois projets sont en développement : l'implantation d'un système urbain de chauffage et de climatisation, la transformation des déchets organiques en biogaz, et l'implantation d'un système de symbiose.

Plusieurs entreprises ont entrepris des initiatives significatives : aménagement de toits verts, blancs ou avec capteurs solaires ; utilisation de la géothermie ; programmes d'efficacité énergétique; etc.⁹ ■

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

Les publications de l'Observatoire municipal du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire peuvent être consultées à l'adresse suivante :

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



⁸ Parc des industries Artois-Flandres. Site Internet, page « Documents pratiques ». www.parcdesindustries.com/spip.php?article16 (Consulté le 21 octobre 2011).

⁹ Pearson Eco Business Zone. Site Internet. www.partnersinprojectgreen.com (Consulté le 21 octobre 2011).

Chris RICKETT (2011). *Partners in Project Green – Eco-business in the Eco-City* (exposé donné au Sommet Écocité de Montréal, le 24 août 2011), Toronto and Region Conservation Authority.

Le square Viger à Montréal au début du XX^e siècle.
 WP-0001-040-6
 © MUSEE McCORD

Le square comme levier de redéveloppement

Jean-Claude Marsan, urbaniste émérite

Il n'y a guère de formes urbaines qui soient aussi porteuses d'images et, en même temps, aussi indéfinies que le *square*. Par exemple, le mot *square*, issu de la langue anglaise, évoque spontanément en français un *carré*. D'ailleurs, anciennement, la toponymie montréalaise référait dans ce sens au carré Saint-Louis et au carré Dominion.

Or quiconque visite le district de Belgravia à Londres, l'endroit résidentiel huppé par excellence du début du XIX^e siècle, peut y découvrir, presque côte à côte, le square Belgrave, parfaitement carré, et le square Eaton épousant la forme d'un long rectangle. À Montréal, le square Sir-Georges-Étienne-Cartier dans le Sud-Ouest possède d'ailleurs une forme rectangulaire du même type. Bref, le terme générique « *square* » n'est pas assimilable à une forme spatiale précise, mais à plusieurs.

Le Dr Samuel Johnson, l'auteur du dictionnaire de la langue anglaise (1747-1755) à la source de la lexicographie moderne, définit le *square* comme « un espace de quatre côtés, avec des maisons sur chaque côté ».¹ Cette description correspond à la plupart des squares en Grande-Bretagne, tout comme au square d'Iberville dans la Petite-Bourgogne montréalaise et à celui, magnifique, de Louisbourg à Boston. Par contre, à Paris, qui compte à l'intérieur des boulevards périphériques un nombre

impressionnant de lieux désignés par le terme générique de *square*, il s'agit plutôt d'un « jardin public formé au centre d'une place bordée de façades, contourné par les circulations »². Ce qui correspond parfaitement au premier square réalisé en 1856 par le baron Haussmann, celui de la tour Saint-Jacques dans le voisinage de l'Hôtel de Ville.

Le square dans l'histoire

L'histoire de cette forme urbaine appelée « *square* » nous aide à comprendre son essence originelle tout comme les divers

1 Christian Topalov, Laurent Coudroy de Lille, Jean-Charles Depaule et Brigitte Marin, dir., *L'aventure des mots de la ville*, Paris, Robert Laffont, 2010, p. 1138.

2 Jean-Bernard Perrin dans Pierre Merlin et Françoise Choay dir., *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, Presses universitaires de France, 1988, p. 370.

usages qu'elle a pu accueillir par la suite. Le square apparaît à Londres comme une forme urbaine inédite avec la restauration de la monarchie en 1660. Désireuses de se rapprocher de la Cour, la grande et la petite noblesse désertent alors la City – mise à mal par le grand incendie de 1666 – pour le West End. Mais une bonne partie des terres de ce secteur sont des « majorats aristocratiques », c'est-à-dire des terres qui ne peuvent être vendues, mais seulement transmises à des héritiers légitimes. Les propriétaires contournent alors cette contrainte en louant ces terrains par bail emphytéotique à des spéculateurs qui s'engagent à y construire des demeures de haut standing. Comme ces dernières sont destinées à fournir un pied-à-terre à une gentry adepte de l'idéal du *country gentleman*, la mise en valeur de ces propriétés par le recours à la nature devient alors une manière privilégiée de satisfaire cette attente. La portion naturelle du square est d'ailleurs entourée d'une clôture raffinée en fer forgé de façon que seuls les résidents en périphérie y aient accès.³

Le fait que Napoléon III eut connu des années d'exil en Angleterre à l'époque même où Londres se transformait sous l'impulsion énergique de John Nash fut sans doute déterminant dans son objectif de moderniser Paris. Sans doute fut-il également impressionné par les squares car ceux-ci apparaîtront dans la capitale française avec son accès au pouvoir. Mais alors que Londres avait expérimenté avec ses squares un urbanisme modelé par les forces du marché, le baron Haussmann se devait d'imposer la volonté impériale : les squares parisiens furent et continueront d'être planifiés et aménagés essentiellement comme des jardins publics, des lieux de détente.

Dépendant des pays et des circonstances, le square s'est ainsi prêté à divers usages et formes, le plus souvent en évoluant à partir d'une fonction première, souvent résidentielle, comme ce fut le cas à Montréal avec le square Dominion. Cela saute aux yeux en Amérique du Nord, que ce soit à Toronto avec Nathan Phillips Square, à Vancouver avec Robson Square,

à Boston avec Copley Square, à New York avec Time et Madison Square, voire à Portland (Oregon) avec son Pioneer Square issu d'un terrain de stationnement. Mais quels que soient son origine, son usage et sa forme, un square bien aménagé constitue une source d'identité et de signification. Se présentant comme un point d'exclamation dans le tissu urbain, il laisse rarement les citoyens comme les visiteurs indifférents.

Le square comme levier de redéveloppement

Sur le plan des squares, Montréal est choyée : au centre-ville et dans sa périphérie immédiate, on peut recenser les squares Viger, Phillips, Victoria, l'ancien square Dominion (aujourd'hui le square Dorchester et la place du Canada) et les squares Cabot et Chaboillez. Si le square Victoria s'avère aujourd'hui un modèle de redéveloppement grâce à la vision des gestionnaires du Quartier international et si le square Dorchester se présente comme un modèle de rajeunissement grâce aux interventions pertinentes de l'architecte paysagiste Claude Cormier, les autres squares n'attirent guère l'attention, voire la détournent dans certains cas. Le square Viger, par exemple, qui fut l'un des plus remarquables de la ville du début du XX^e siècle, est devenu aujourd'hui un des plus sordides au pays.

La Ville de Montréal aurait tout avantage à entreprendre une opération de mise en valeur de ces squares du centre-ville, laquelle pourrait avoir un effet tangible sur la qualité des paysages et l'attrait des lieux. Cette opération consisterait à planifier le redéveloppement du tissu urbain en périphérie de ces squares – la plupart en ont un urgent besoin –, donc à orienter et modeler les forces du marché, et cela, à partir de l'attrait que susciteraient des réaménagements appropriés de ces lieux. Ainsi, par exemple, le square Phillips gagnerait à être dépoussiéré et davantage planté et fleuri, avec une meilleure répartition des activités occasionnelles qui y prennent place. Ces simples opérations auraient un effet de levier pour rehausser la qualité des immeubles en voie de requali-

fication et de redéveloppement qui l'entourent, particulièrement du côté est. De même, au lieu d'être laissé à l'abandon, le square Chaboillez (encadré par les rues Saint-Jacques, de la Cathédrale, Notre-Dame et Peel) pourrait devenir le cœur du développement de l'École de Technologie Supérieure, à l'exemple de l'Université Harvard qui s'est déployée dans le temps autour d'un vaste espace vert devenu depuis symbolique de l'institution. Mais pour que ces opérations d'ensemble soient réussies, il est impérieux que chacun de ces lieux fasse l'objet, au préalable, d'études sérieuses visant à bien cerner l'histoire de chaque square de façon à bien mettre en valeur l'esprit du lieu.

Vers une collaboration universitaire

Comme la Ville de Montréal courtise la déprime par les temps qui courent, un tel projet de réaménagement des squares au centre-ville et du redéveloppement de leur tissu périphérique risque de susciter une kyrielle d'objections : manque de personnel, manque de temps, manque d'argent, etc. Pourtant une telle opération pourrait se réaliser dans un temps optimum, sans nécessiter l'accroissement du personnel de la municipalité ni grever indûment ses budgets. Il s'agirait d'amorcer une collaboration active entre la Ville et ses quatre universités, lesquelles offrent toutes des programmes en design urbain, sans oublier les programmes de l'École d'architecture de paysage de l'Université de Montréal. Dans le cadre de leurs activités d'enseignement et de recherche, des professeurs pourraient ainsi devenir autant de spécialistes qui se pencheraient sur ces questions avec leurs étudiants. Ces derniers, se trouvant confrontés à des projets réels, seraient les premiers à profiter de cette opération pour leur formation. Donc les deux parties seraient gagnantes, tout en générant des paysages plus attrayants au cœur de la cité et en inspirant davantage de fierté chez les citoyens. ■

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

3 Rémy Bethmont, *Histoire de Londres*, Paris, Éditions Tallandier, 2011, p. 116-118. Il est à souligner que les efforts de guerre au cours des deux Guerres Mondiales ont largement contribué à faire disparaître ces clôtures.



Jane Jacobs

La redécouverte d'un ouvrage oublié

Jacques Trudel, urbaniste

Cinq ans après son décès, la grande Jane Jacobs demeure bien l'icône de la pensée urbanistique qu'elle a été. Un sondage réalisé en septembre 2009 par le réseau *Planetizen* la donne largement en tête des 100 plus éminents penseurs urbains de tous les temps¹. Or curieusement, l'un de ses sept ouvrages majeurs, qui portait sur la question du Québec, a été occulté pendant trois décennies. Il vient seulement d'être réédité.

L'influence exceptionnelle de Jane Jacobs sur l'évolution de l'urbanisme n'est guère contestée. Sa mémoire est rappelée par de nombreux écrits, prix et événements, dont les « Promenades de Jane » (ou Jane's Walks) qui se tiennent dans des centaines de villes². Pour elle-même toutefois, l'héritage conceptuel qui lui semblait le plus important dans les dernières années de sa vie était davantage de nature économique, soit la révélation de nouvelles hypothèses concernant les fondements de la création de la richesse et du développement des communautés.

Ce qui a d'ailleurs toujours distingué la pensée de Jane Jacobs est son caractère profondément transdisciplinaire qui a imprégné tous ses écrits. Dès le départ, avec son premier ouvrage tout de suite remarqué, *The Death and Life of Great American Cities*³ (dont c'est le 50^e anniversaire), elle établissait des liens entre les conditions d'une prospérité urbaine durable sur le plan socioéconomique et la critique des interventions d'aménagement des quartiers inspirées par la conception moderniste de la table rase qui prévalait dans les années 50 et 60. Cet ouvrage, ainsi que les actions qu'elle a menées à New York d'abord, puis à Toronto où elle s'est installée ensuite, ont eu une telle influence qu'ils ont contribué à un renversement de tendances définitif en matière de rénovation urbaine.

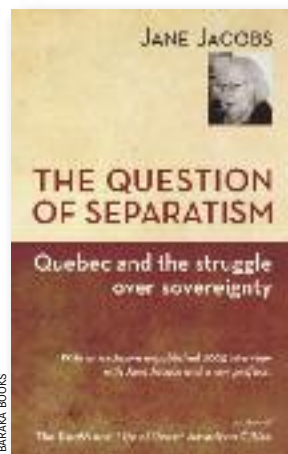
Son ouvrage suivant, *The Economy of Cities*⁴, met l'accent sur l'importance historique des villes dans le développement des communautés en raison de la capacité de l'urbain de réunir les capacités permettant de remplacer les importations et de diversifier l'économie. Cette idée force est centrale dans l'œuvre de Jacobs et sera développée dans tous ses ouvrages subséquents. Elle postule que la créativité qui permet à une communauté, petite ou grande (la taille a peu d'importance pour elle), est à la fois la condition et la résultante de l'autonomie politique et économique dont dispose cette communauté.

Jane Jacobs et la question du Québec

En plein contexte référendaire québécois, Jane Jacobs livre une série de conférences sur la question du Québec, dans le cadre des « 1979 Massey Lectures » prenant résolument parti pour la souveraineté-association proposée par le Parti Québécois. Ces conférences regroupées constituent la matière de son ouvrage suivant, intitulé *The Question of Separatism, Quebec and the Struggle over Sovereignty*⁵.

Cet ouvrage attirera peu l'attention à l'époque. Du côté anglophone, il choque pour des raisons évidentes et embarrasse les admirateurs de Jacobs. On choisit de l'ignorer, on en parle peu et il n'est pas réédité. Il demeurera longtemps introuvable. Malgré le fait qu'il ne soit pas traduit et peu diffusé, il est tout de même curieux que les francophones intéressés par la question ne l'aient à peu près pas remarqué.

Dans cet ouvrage, qui examine notamment de façon détaillée les positions politiques des protagonistes de l'époque, Jacobs applique au cas du Québec l'analyse du rôle primordial qu'elle confère au sens de l'appartenance à une communauté dans le développement économique. Pour elle, ce rôle s'applique aux villes et aux communautés identitaires auxquelles elles appartiennent. Ce qui l'amène à établir une relation entre le déclin de Montréal et le fait que celle-ci ait cessé d'être la métropole du Canada, mais aussi que le Québec ne soit pas une entité indépendante dont Montréal serait la métropole. Cette proposition a étonné, même si elle se situait bien dans le prolongement de sa réflexion sur le rôle économique des villes.



1 « Top 100 Urban Thinkers » [En ligne] www.planetizen.com/topthinkers (consulté le 2 mai 2011)

2 Une telle activité s'est tenue à Montréal, les 7 et 8 mai dernier.

3 Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities*, New York : Random House, 1961.

4 Jane Jacobs, *The Economy of Cities*, New York : Random House, 1969.

5 Jane Jacobs, *The Question of Separatism, Quebec and the Struggle over Sovereignty*, New York : Random House, 1980 ; réédité à Montréal par : Baraka Books, 2011.

Bien d'autres éléments de l'ouvrage méritent considération, dont sa réflexion fondamentale sur l'absence d'influence de la taille des pays sur le succès économique, ce qui attaquait de plein fouet l'un des arguments les plus utilisés dans le débat constitutionnel canadien. Elle développait cette idée en se servant d'une comparaison avec l'histoire politique et économique de la Suède et de la Norvège, ayant mené à la séparation pacifique de cette dernière en 1905. La Norvège, pays presque deux fois moins peuplé que le Québec, s'en est plutôt bien tirée, prenant charge elle-même du développement de ses ressources et se permettant de demeurer indépendante même de l'Union européenne. Qui plus est, cette séparation paraît bien s'être faite à l'avantage des deux pays, ce que Jane Jacobs postulait comme étant aussi la meilleure perspective d'avenir politique et économique à la fois pour le Québec et pour le Canada.

Un vaste sujet de réflexion pour les urbanistes

Après trente ans, et particulièrement à la suite des événements récents sur la scène politique, cet ouvrage conserve sa pertinence et son potentiel provocateur. On ne peut sérieusement prétendre aujourd'hui que la question constitutionnelle canadienne soit résolue, quelle que soit l'issue qu'on puisse prévoir ou favoriser. Relisons ce passage qu'elle écrivait en 1980 :

« That is why the issue of sovereignty for Quebec, now that it has been raised

anew as a possibility, is not going to evaporate. Inevitably, whether or not they could do better on their own, the Quebecois are going to think they could, and many of them are going to want to try. We may expect the question of separation to be raised again and again in coming years until it is finally settled either when Canada accedes to some form of sovereignty for Quebec or when the Quebecois accept the decline of Montreal and become resigned to it and to its repercussions. »⁶

Pour ce qui est de l'évolution de Montréal, même si ce point de vue en laissera plusieurs sceptiques, n'est-ce pas largement ce qui se passe sous nos yeux, alors que l'obsession de son déclin continue de susciter d'innombrables questionnements politiques et de sempiternels écrits et colloques dans lesquels on retourne de tous les côtés la question du positionnement comparatif de Montréal?

Si toutefois les idées de Jacobs ont eu une telle influence sur la pensée urbanistique, c'est avant tout en raison de son approche transdisciplinaire qui se rattache à la « pensée complexe » (proche de celle, entre autres, d'un Edgar Morin) notamment par les liens qu'elle établit constamment entre économie et écosystème. Ce type d'approche est nécessaire, encore plus qu'à d'autres, aux penseurs et aux praticiens de l'urbain, dont le travail en est un de synthèse multidimensionnelle des réalités d'un milieu et de son contexte environnemental et sociétal.

Son ouvrage sur la question du Québec adopte ainsi un *méta point de vue*, universel et transdisciplinaire, sur l'évolution des sociétés humaines qui, au lieu d'opposer division et regroupement, nationalisme et mondialisation, perçoit la possibilité de concilier la tendance à l'autonomisation des peuples avec la recherche d'une convergence mondiale respectueuse des particularités culturelles ou autres et des dynamismes propres des communautés, selon des modalités adaptées aux différentes échelles territoriales.

Ce livre oublié, dont il faut saluer la réédition, mérite largement d'être retrouvé et médité à l'égard des autres œuvres de Jane Jacobs, particulièrement au Canada et au Québec. L'argumentation de Jacobs n'aborde toutefois pas tous les aspects qui peuvent toucher les urbanistes dans ce débat, notamment l'impact sur la pratique de l'aménagement qu'induit au Canada le partage fédéral-provincial des compétences dans des domaines comme les transports, les télécommunications, l'environnement et bien d'autres ; on en parle peu, d'ailleurs, au moment même où l'on révisé la Loi québécoise, tellement notre profession est habituée à cette situation cocasse qui fait que de vastes pans de l'aménagement du territoire échappent ainsi à toute planification urbanistique. On continuera donc d'attendre les décisions fédérales concernant, entre autres, les principaux ponts de Montréal. Mais peut-être devrions-nous commencer à en mesurer davantage les conséquences. ■

6 Ibid., page 26.

Urbanistes en herbe

Activités d'initiation à l'urbanisme

Préparons les citoyens de demain !

L'ordre des urbanistes du Québec est heureux d'offrir aux enseignants et aux urbanistes un outil pédagogique visant à faciliter l'enseignement et l'apprentissage des enjeux liés à l'urbanisme et au développement urbain.

Après tout, les jeunes d'aujourd'hui représentent la future génération d'adultes qui participera au développement de la société.



Ordre
des urbanistes
du Québec



CANADIAN INSTITUTE
OF PLANNERS

INSTITUT CANADIEN
DES URBANISTES





L'industrie de l'affichage publicitaire extérieur

Une industrie qui se distingue!

Dans toute activité, il y a ceux qui se distinguent et il y a les autres...

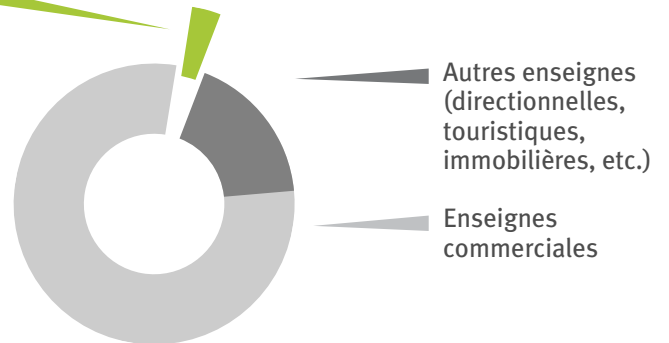
En matière d'affichage publicitaire extérieur, les **entreprises membres du RIAEQ sont des professionnelles** qui disposent d'un savoir-faire impressionnant.

Leurs structures sont bien situées, bien conçues et rehaussent souvent le décor urbain dans lequel elles s'intègrent. Leurs employés travaillent quotidiennement à innover et à rehausser la qualité de ces éléments de mobilier urbain.

Le saviez-vous?

Les structures d'affichage publicitaire extérieur ne forment qu'une infime partie des enseignes qui se retrouvent dans nos villes.

Enseignes publicitaires /
Panneaux-réclames



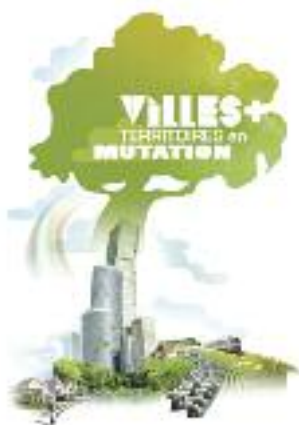
**Les entreprises
d'affichage
publicitaire
extérieur :
des partenaires
innovants
pour les
municipalités!**

RIAEQ

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

Abribus à l'éclairage solaire, panneaux à écran digital, modules communautaires... **l'avenir de l'affichage publicitaire extérieur s'annonce radieux!**





L'Ordre des urbanistes du Québec tient à remercier chaleureusement tous les partenaires financiers qui ont généreusement contribué au succès du congrès 2011.

Partenaires du congrès

Partenaire
Platine



Partenaire
Or



Partenaires
Argent



Partenaire
Bronze



Partenaires
d'événement



Partenaires
Exposant



Partenaires
de soutien



Verger LaPommeraye, St-François, Laval





Chronique d'un parrain

Vincent Langevin, urbaniste

Le code de déontologie de l'Ordre des urbanistes du Québec prévoit à son article 51 que « *l'urbaniste doit, dans la mesure de ses possibilités, contribuer au développement, à la reconnaissance et au rayonnement de la profession.* » On ajoute également qu'il peut contribuer à la formation des stagiaires. C'est donc dans cet esprit d'ouverture que j'ai répondu à l'appel d'ambitieux stagiaires en les accompagnant fidèlement jusqu'à leur intronisation officielle à titre d'urbaniste.

Avant tout, je dois me confesser : mes premières armes comme parrain le furent avec 3 stagiaires simultanément. J'avoue que cette aventure peut sembler démesurée, digne de David, mais ce fut tout le contraire car ainsi prenait naissance un micro-réseau d'urbanistes en devenir. Les retombées furent tout aussi exceptionnelles qu'enrichissantes.

Ayant moi-même pu profiter d'un lien privilégié à mon parrain (lien qu'il me plaît de maintenir encore d'ailleurs), je souhaitais agir à titre de pivot central de ces 3 professionnels en leur faisant profiter de mes expériences et mes connaissances de la pratique de l'urbanisme.

Après de multiples rencontres individuelles, j'ai organisé une soirée lors de laquelle les 3 urbanistes-stagiaires pouvaient présenter au groupe une de leurs réalisations professionnelles. Chacun y est allé de ses commentaires constructifs. Une fois complétée, nous nous sommes mis à échanger sur notre quotidien. Le plus étonnant de cette réunion fut le constat que tous vivaient des problématiques semblables malgré la disparité des milieux. Citons seulement les interventions en zone agricole, les querelles entre citoyens, les interprétations « houleuses » des règlements d'urbanisme. Notre échantillonnage est loin d'être scientifique pour une firme de sondage, mais par la teneur de nos échanges, nous avons tissé à notre manière les bases d'une toile de réseautage de professionnels passionnés. Encore aujourd'hui, ces urbanistes communiquent entre eux et avec moi pour faire évoluer notre connaissance collective.

J'ai mentionné plus tôt que le parrainage donnait aux stagiaires l'accès à l'expérience et aux connaissances de leur mentor. Plus modestement, il faut reconnaître que cet accompagnement d'un stagiaire force l'urbaniste à approfondir ses habiletés. En effet, il m'est arrivé de faire face à des questions dont les réponses peuvent d'emblée s'avérer routinières. À titre d'exemple, la division d'une zone en secteurs, telle que décrite au paragraphe 2° du deuxième alinéa de l'article 113 de la Loi sur l'aménagement

et l'urbanisme, n'est pas une pratique courante dans les rédactions réglementaires traditionnelles. Or, la validation de la réponse et la recherche de sa source demandent un effort inhabituel et nous replongent (étrangement) dans nos livres ou devant nos écrans. En poussant l'exercice, il n'est pas rare de faire quelques (re) découvertes « *Faut-il le rappeler, l'urbanisme n'est pas une science mais un art qui s'appuie sur des connaissances scientifiques variées pour proposer des solutions d'aménagement du territoire visant à harmoniser et à améliorer le cadre de vie des populations en accord avec des principes de sécurité et de santé publiques ainsi que de préservation de l'environnement par la mise en œuvre de mécanismes de développement durable* »¹... en constante évolution!

Un bon coach ne peut marquer des points sans ses joueurs. Il donne ses idées et met en place des stratégies afin de voguer vers la victoire. J'ai donc repris du service avec une autre stagiaire travaillant au niveau régional. Cette vague de fraîcheur me permet de me renouveler en approfondissant mes notions d'aménagement à ce niveau de planification. N'ayons pas peur des mots : savoir, connaître et comprendre l'art qu'est l'urbanisme en allant au-delà des simples évidences demeure un défi de chaque instant pour les urbanistes du monde entier.

En terminant, je réserve un simple mot aux stagiaires qui m'ont fait confiance : MERCI ! Et pour vous, chers collègues urbanistes qui hésitez : PLONGEZ ! La gestion et la préparation de la relève est un enjeu de taille où l'Ordre des urbanistes du Québec offre la chance à de nombreux acteurs de transmettre et de partager un savoir infiniment riche. Par son engagement, chaque parrain donne accès un lot de connaissances qui lui est propre dont les stagiaires peuvent bénéficier et mettre à profit dans la recherche constante de l'évolution de notre pratique professionnelle. ■

Vincent Langevin a parrainé 3 urbanistes-stagiaires et en accompagne une autre depuis le printemps 2011.

La soirée de gala du congrès

1 La soirée de gala s'est conclue avec la nomination de 5 nouveaux urbanistes ÉMÉRITES. Est élevé au rang des émérites un membre de l'Ordre des urbanistes du Québec qui a atteint un niveau d'excellence nationale et a apporté une contribution exceptionnelle à la profession d'urbaniste, laquelle contribution est reconnue par les pairs pour avoir une importance significative dans plus d'une des quatre catégories suivantes : la pratique professionnelle, l'enseignement et l'encadrement professionnel, la planification et la recherche en urbanisme, puis l'engagement communautaire et le leadership professionnel. Ainsi, Malacka Ackaoui, Daniel Arbour, Alain Caron, Clément Demers et Claude Dubé ont remporté cet honneur.

2 Le gala du congrès a aussi été l'occasion de rendre hommage à madame Marie-Claude Aubin, urbaniste, qui s'est vu décerner le prix du Conseil interprofessionnel du Québec (CIQ) pour son apport remarquable au développement et au rayonnement de l'Ordre.

Le CIQ, associé à La Personnelle, assurances générales a donc remis une médaille de bronze antique à madame Aubin afin de lui témoigner sa reconnaissance pour son implication, notamment, au sein du Comité consultatif sur les lois et règlements depuis juin 2007. À ce titre, elle est la présidente et également la représentante de l'Ordre à la table de discussion des organismes professionnels tenue par le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT) dans le cadre de la révision de la Loi sur l'aménagement du territoire (LAU). Le travail de Marie-Claude Aubin est inspirant! Félicitations!

¹ Politique d'intervention publique, Ordre des urbanistes du Québec, adoptée le 27 août 1988



Robert Chicoine, président de l'OUQ, les nouveaux membres émérites, Claude Dubé, Clément Demers, Malacka Ackaoui, Alain Caron et Serge Filion, membre du comité des Émérites. Absent sur la photo : Daniel Arbour.

1



Kali Ghavitian, membre du conseil d'administration du CIQ, Marie-Claude Aubin, récipiendaire de la médaille du CIQ et Robert Chicoine, président de l'OUQ.

2



Robert Chicoine, président de l'OUQ; les lauréats : Anik Fortin de l'UQÀM, Pierre-André Corriveau de l'Université Laval, Lyne-Marie Bouvet de l'Université de Montréal, David Beitel de l'Université McGill et Ginette Grisé conseillère municipale de la Ville de Laval. Absent sur la photo : David Lamontagne Métivier de l'Université de Montréal.

3

3 PRIX DU MÉRITE ÉTUDIANT DE L'OUQ

L'OUQ a profité de la soirée de gala du congrès pour honorer 5 étudiants des universités offrant des programmes en urbanisme reconnus par l'Ordre.

Les étudiants ont été sélectionnés selon les critères suivants :

- la note cumulative en fin de programme;
- la qualité des projets professionnels (travaux, pratiques, stages, etc.);
- l'excellence du projet final ou du mémoire;
- la contribution générale au programme d'urbanisme.

Par ses prix du mérite étudiant, l'Ordre vise à encourager l'excellence parmi les étudiants des programmes en urbanisme. Ainsi, 5 étudiants se sont vu remettre ce prix d'une valeur de plus de 2 500\$. Félicitations!

L'Ordre des urbanistes du Québec décerne le Prix Jean-Paul-L'Allier à Jean-Guy Desrosiers, maire de la Ville de Montmagny

L'Ordre des urbanistes du Québec (OUQ) a décerné le 8 novembre dernier, le Prix Jean-Paul-L'Allier à Jean-Guy Desrosiers, maire de la Ville de Montmagny. La cérémonie de remise du prix a eu lieu dans le cadre de la Soirée de reconnaissance en infrastructures municipales, *Infra 2011*, organisée par le CERIU en présence du sous-ministre adjoint aux infrastructures et aux finances municipales du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, M. Frédéric Guay, ainsi que de monsieur Jean-Paul L'Allier, ancien maire de la Ville de Québec.



Frédéric Guay, sous-ministre adjoint au ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du Territoire, Jean-Paul L'Allier, Jean-Guy Desrosiers maire de la Ville de Montmagny et Claude Beaulac, directeur général de l'OUQ.

L'Ordre des urbanistes tient à souligner l'apport exceptionnel de monsieur Desrosiers en urbanisme parce qu'il a marqué sa ville et sa région de façon remarquable et durable. Les nombreux projets réalisés sous son administration ont eu d'excellentes retombées dans le milieu. Que l'on pense à la sécurité des résidents, aux services qui leur sont offerts, au territoire qui est grandement mis en valeur, aux améliorations physiques ou à la vitalité économique, toutes ces sphères ont connu un essor considérable.

Créé en 2008, le Prix Jean-Paul-L'Allier honore un élu québécois qui s'est distingué par sa vision, son leadership et ses réalisations en urbanisme et en aménagement du territoire. Le Prix Jean-Paul-L'Allier est remis chaque année par l'OUQ dans le cadre de la Journée mondiale de l'urbanisme, le 8 novembre. ■

Calendrier

JANVIER 2012

16 janvier 2012

ACTIVITÉ Grande conférence Jean-Claude Marsan –
Le Pari impossible du Grand Paris

ORGANISATEUR Forum Urba-2015

LIEU Montréal

INFORMATION www.ouq.qc.ca

FÉVRIER 2012

6 février 2012

ACTIVITÉ Grande conférence Jean-Claude Marsan –
Qu'est-ce qu'un projet urbain aujourd'hui?

ORGANISATEUR Forum Urba-2012

LIEU Montréal

INFORMATION www.ouq.qc.ca

MARS 2012

5 mars

ACTIVITÉ Grande conférence Jean-Claude Marsan –
*Table ronde sur l'état de l'urbain à Montréal
et au Québec*

ORGANISATEUR Forum Urba-2015

LIEU Montréal

INFORMATION www.ouq.qc.ca

23 mars

ACTIVITÉ Conférence-midi – *Comment protéger les eaux
souterraines sur un bassin versant agricole?*

ORGANISATEUR Centre de recherche en aménagement et en
développement (CRAD) de l'Université Laval

LIEU Québec

INFORMATION www.ouq.qc.ca

29 mars

ACTIVITÉ Conférence – *La station de métro Rosemont :
Un quartier à bâtir*

ORGANISATEUR Forum Urba-2015

LIEU Montréal

INFORMATION www.ouq.qc.ca

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

MAI 2012

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

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

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



**Vous recherchez
un urbaniste?**

Soyez

Percutant

Votre offre d'emploi est achetée individuellement par tous
les urbanistes par courriel, uniquement votre offre!

Efficace

Enfin la lecture de curriculum vitae on en finit
il y a plus les compétences requises.

Rapide

Aucun délai de transmission par courriel est immédiat.



Ordre des
Urbanistes du
Québec

Visez juste!

Dominic Roberge

450 227-8414, poste 312

866 227-8414

droberge@cpsmedia.ca





CIMA

Urbanisme, environnement
et architecture de paysage



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, 15^e étage
Montréal, Québec, H2G 3X6

T 514.327.2462 F 514.391.1632

www.cima.ca

**On ne résout pas les problèmes avec les modes de pensée
qui les ont engendrés** Albert Einstein



**Une approche novatrice
et durable**

Axés sur le développement durable,
nous visons la création et la
consolidation de milieux viables,
vivables et équitables.
Nous n'hésitons pas à questionner les
façons de faire et les schémas établis
et ce, pour le bienfait de nos projets.

**Des projets porteurs de
notre vision**

- Le plan stratégique de
développement durable de
Pierrefonds-Roxboro, Montréal
- Le guide d'aménagement pour
les aires de T.O.D de la
Communauté Métropolitaine de
Montréal.

**Une équipe multidisciplinaire
et professionnelle**

Nous possédons la force, la
profondeur et la synergie d'une
panoplie de spécialistes. Nos
expertises locales regroupées au sein
d'une équipe dynamique et bien
ancrée au Québec, sont mises au
service de nos clients !

La nouvelle référence en Urbanisme et en Aménagement durable au Québec