

URBANITÉ

11,25 \$

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

Printemps 2010

L'art et la ville

PROGRAMME PRÉSTAGIAIRE

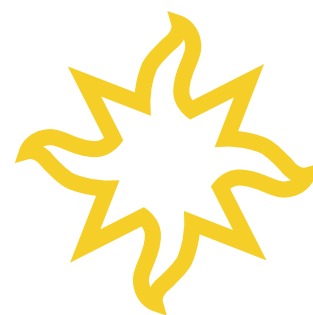
Pour favoriser l'accès à la profession d'urbaniste

Vous êtes :

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

Vous voulez :

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



**Ordre des
Urbanistes du
Québec**

Renseignement et inscription

www.ouq.qc.ca

85, rue Saint-Paul Ouest
514 849-1177

**La revue Urbanité**

Tirage : 2 500 exemplaires

DistributionMembres 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

François Goulet, président – Paul Arsenault –
Mathieu Langlois – Pascal Lacasse – Joël Thibert –
Jacques Trudel – Serge Vaugeois

Collaborateurs

Bruno Bergeron – Marie-Soleil Brosseau –
Sarah-Maude Guindon – Charlotte Horny –
Laurent Lussier – Cyrus Mokry

Conception graphique

Lucie Laverdure – L'Infographe enr.

Réviseur et correcteur

Jean-Paul Gagnon

Imprimerie

Imprimerie F.L. Chicoine

Abonnements, information et suggestions

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

Auteurs

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

Dépôt légal

Bibliothèque nationale du Québec
Bibliothèque nationale du Canada

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

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

Ordre des urbanistes du Québec**Administrateurs :**

Robert Chicoine, président
Danielle Lussier, administratrice trésorière
Louise Audet, administratrice
Donald Bonsant, administrateur
Marie-Josée Casaubon, administratrice
Robert Cook, administrateur
Raphaël Fischler, administrateur
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



CANADIAN INSTITUTE
OF PLANNERS | INSTITUT CANADIEN
DES URBANISTES

SOMMAIRE

4	Mot du président	49	En pratique
5	Actualités	52	Tendance
10	Coup d'oeil municipal	54	Regard sur le passé
12	Coup d'oeil régional	56	Philosophie
14	Coup d'oeil international	58	Nouvelles publications
44	Juridique	61	Urbi et orbi
46	Observatoire municipal	62	Calendrier

L'art et la ville	
18	L'intégration des arts dans la ville, l'intention de design et le conseil en urbanisme
19	Le Musée d'art urbain
21	La Ville comme espace d'exposition
21	Poésie et fiction d'un microterritoire
23	L'art marginal à Montréal
23	Un mouvement de plus en plus organisé
26	Les Arts et la Ville, un réseau pour le développement culturel dans les municipalités
28	Intégrer l'art public au Quartier Concordia
30	L'art public et la requalification des espaces urbains
32	Le défi de la nouvelle ville
32	Intégration de l'art dans les projets du ministère des Transports du Québec
34	Sensibilisation aux arts dans les programmes universitaires en urbanisme
35	L'art et la formation en urbanisme à l'UQAM
36	De l'art dans la ville à l'art dans la façon de penser la ville
36	L'intégration de l'art dans la maîtrise en aménagement du territoire et de développement régional (ATDR) de l'Université Laval
37	Une expression artistique pour l'aménagement des espaces urbains
38	Des Villes et des Icônes
40	Faire de l'art public une composante urbaine indispensable
40	L'avant-projet détaillé du réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville
43	Conclusion
43	Une ville sans art, une ville sans âme



Reconstruire Haïti

Le séisme du 12 janvier a réduit en ruines Port-au-Prince et plusieurs autres villes haïtiennes, faisant des milliers de victimes et bouleversant profondément la vie quotidienne des Haïtiens.

L'expérience acquise lors d'autres désastres nous a enseigné qu'une reconstruction durable débute le jour même du désastre par une politique de reconstruction basée sur la participation de la population et des institutions locales, car ce sont les gens en place, les vrais acteurs de la reconstruction.

Cela étant dit, il apparaît évident que les urbanistes ont un rôle essentiel dans une telle politique de reconstruction et c'est pourquoi le conseil d'administration de l'Ordre a mis sur pied un comité « Action Haïti », sous la présidence de Mme Marie-Pascale Lalonde. Ce comité a pour mandat de mobiliser activement les urbanistes québécois ainsi que ses partenaires universitaires et institutionnels en vue de rendre disponible leur expertise

professionnelle dans la reconstruction des villes, des infrastructures et des institutions haïtiennes. Suite à un appel auprès de nos membres, plus de cinquante d'entre eux ont déjà exprimé leur intérêt à participer à la reconstruction d'Haïti d'une façon ou d'une autre.

Ce comité a également pour mandat de voir de quelle manière et par quel outil l'Ordre s'impliquera dans la reconstruction d'Haïti et, plus généralement, dans l'aide internationale.

Dans un premier temps, l'Ordre aiguillera des urbanistes vers des projets déjà initiés et entreprendra des discussions avec d'autres organismes québécois, notamment avec les

organisations municipales, les autres ordres professionnels et les ONG, en vue d'arrimer ses actions et ses ressources aux diverses initiatives en cours et à venir. Déjà des actions sont en cours avec une première collaboration avec le Fonds d'équipement des Nations-Unies (FENU) qui intervient en Haïti à travers un projet localisé dans le département du Nord-Est.

Enfin, l'Ordre a déjà informé le gouvernement du Québec de son intérêt à participer et à collaborer activement à l'élaboration et à la mise en œuvre de son plan d'actions en vue de participer à la reconstruction d'Haïti. ■

*Le président,
Robert Chicoine, urbaniste*



Jeanne Wolfe nous a quittés, fin 2009, après une longue et fructueuse carrière qui aura doté l'urbanisme québécois d'un enrichissement inestimable. Membre émérite de l'Ordre des urbanistes du Québec, Fellow de l'Institut canadien des urbanistes, professeure émérite à l'Université McGill, Jeanne avait été nommée l'an dernier membre de l'Ordre du Canada, pour « sa contribution à titre d'universitaire et de mentor de renom dans le domaine de l'urbanisme, aussi bien au Canada qu'à l'étranger ». Notre collègue Raphaël Fischler, qui l'a intimement connu et côtoyé dans ses activités académiques à l'École d'urbanisme de l'Université McGill, lui rend dans le texte qui suit un hommage personnel auquel nous nous associons de tout cœur.

Le Comité éditorial

Une grande dame dans la ville

Jeanne Wolfe, 1934-2009

Raphaël Fischler, urbaniste



Jeanne Wolfe nous a quittés le 20 décembre 2009, tuée par le cancer. Elle avait découvert sa maladie après son retour d'un très beau voyage en Inde, à l'été 2008, avec sa fille et sa petite-fille.

C'est pour faire ce voyage, en particulier pour pouvoir visiter le Ladakh, région indienne de l'Himalaya située entre 3 000 et 7 000 mètres d'altitude, qu'elle avait enfin réussi à cesser de fumer. C'est dire à

quel point ce voyage lui tenait à cœur! Il s'avéra être le dernier d'une longue et belle série. Une douleur se déclara dans sa jambe gauche peu après son retour. Le diagnostic était cruel—elle avait un cancer des os—et le pronostic plus encore : il ne lui restait plus que six mois à vivre. Ce qui se passa ensuite est tout à l'image de Jeanne : elle vécut, bien, pendant 18 mois et, pendant toute cette période, elle ne cessa jamais de travailler, de s'informer, d'aider des gens et de mener des conversations multiples. Le 18 décembre, un accident cérébrovasculaire eut enfin raison d'elle; elle passa encore deux jours entourée sa famille avant de s'éteindre paisiblement. Selon ses dernières volontés, son corps fut acheminé au département d'anatomie de l'Université McGill. Même la mort ne pouvait arrêter sa contribution à l'enseignement et à la recherche.

Jeanne était enseignante et chercheuse. Mais au-delà de ses écrits — fort nombreux et divers — ce sont son énergie, sa curiosité intellectuelle, son plaisir de parler aux gens et son amour de la vie qui nous restent en mémoire, d'abord et avant tout. Cette force de la nature était née le 3 décembre 1934 à Brigstock, dans le Northamptonshire, en Angleterre. Elle fit des études de géographie à Londres (Bedford College, University of London, 1953-1956), puis à London (University of Western Ontario, 1956-1959) et enfin à Montréal (Université McGill, 1959-1961), où elle se spécialisa en urbanisme sous la direction de Harold Spence Sales. Pendant une douzaine d'années, Jeanne travailla comme urbaniste à divers paliers du gouvernement. Lisons ce qu'elle nous dit elle-même au sujet de cette période de sa vie, quand elle accepta le Prix Jean-Claude-La Haye lors du quarantième anniversaire de l'Ordre des urbanistes :

« L'Ordre fête ses 40 ans d'existence. Lui et moi avons traversé les quatre dernières décennies ensemble. En 1963, quand l'Ordre est né, j'étais à la Ville de Montréal. C'était pour moi l'endroit le plus français où je puisse travailler. Je venais de passer six mois à la SCHL, que des « boss » anglais typiques de cette époque m'avaient fait fuir.

À la Ville, j'ai eu la chance inestimable de travailler au projet « Montréal, Horizon 2000 ». Mes patrons étaient Aimé Desautels, Harry Lash et Paul Laliberté. Notre consultant était Hans Blumenfeld. Mes confrères incluaient Jean-Paul Guay, le premier diplômé en urbanisme de l'Université de Montréal, Jean-Claude Marsan, Jacques Trudel, Michèle Jodoin, Denis Marchand, Guy Duquette, Herman Welp, Yvan Feherdý et Denis Cadieux (qui m'a enseigné tous les jurons que je connais en français); il y avait aussi ceux avec lesquels je jouais au bridge à midi. Mes étudiants esclaves pour les stages d'été étaient Mark London et Daniel Arbour. Vous savez maintenant pourquoi Daniel parle si bien l'anglais.

Plus tard, nombre d'entre nous sommes passés à SATRA (le Service d'aménagement du territoire de la région aéroportuaire), où nous avons dévoué nos énergies à créer l'éléphant blanc de Mirabel. Dans 20 ans, je vous le prédis, cet éléphant retrouvera toutes ses couleurs. »

Dans cette allocution, que j'avais eu le plaisir de traduire en « frog » pour elle (selon son expression) et de lire en son nom—elle ne pouvait malheureusement pas être là pour accepter le prix en personne—, Jeanne nous raconta aussi son passage à l'enseignement et à la recherche, en 1973, comme professeure à l'École d'urbanisme de l'Université McGill. Ce passage fut le début d'une « histoire pleine de projets intéressants : le parc du Cap Saint-Jacques, le quartier Saint-Louis (notre Plateau Mont-Royal), la Société d'amélioration Milton Parc, les villes minières du Nord du Québec, le plan pour Belize City, le programme d'urbanisme à l'University of the West Indies, le Groupe interuniversitaire de Montréal et ses partenaires en Amérique centrale et dans les Antilles et, maintenant, la planification urbaine en Chine et la gouvernance urbaine en Inde ».



Elle termina son discours par les mots suivants :

« Bref, ce que je voudrais vous dire ce soir, avant tout, c'est que l'urbanisme est une profession magnifique, a terrific occupation. Elle est toujours intéressante ; elle est toujours variée; elle comprend toujours beaucoup de contacts humains; elle nous donne de très chers collègues. »

Lorsqu'elle nous dit au revoir, peu avant sa mort, lors d'une réception organisée en son honneur en octobre 2009 pour célébrer le fait qu'elle était devenue membre de l'Ordre du Canada, Jeanne rajouta que sa carrière d'urbaniste avait été plus qu'intéressante, variée et riche en contacts humains : elle avait été le *fun*! « J'ai toujours essayé, nous dit-elle, de faire ce que j'ai fait de la manière qui me procurait le plus de plaisir. » Elle ajouta : « Vous aussi, faites ce que vous aimez faire et faites-le avec plaisir. »

Les plaisirs de Jeanne étaient nombreux. Bien plus importants que le tabac et l'alcool, dont la consommation assez intensive a contribué à son image sociale de manière non négligeable, la découverte et l'échange étaient ses grandes sources de satisfaction, tant en privé qu'en public. Jeanne s'intéressait à tout, aimait parler de science, d'art, de politique et de mille autres choses; elle adorait sortir des sentiers battus (au propre comme au figuré) et se délectait d'un bon débat autant que d'un bon repas. Ses connaissances étaient encyclopédiques et toujours en croissance, jusqu'au dernier jour. Ses opinions étaient claires, énoncées avec calme, mais sans équivoque. Sa manière de s'exprimer était chaleureuse, mais directe; en anglais, son usage de mots à quatre lettres était parfois un peu choquant aux oreilles des prudes. Jeanne allait droit au but, n'aimait pas que l'on complique les choses indûment, tolérait mal les plaintes et les hésitations, mais elle avait un cœur d'or et une maison ouverte à tous et à toutes.

Ce que Jeanne nous laisse, à nous ses confrères urbanistes, c'est aussi une manière de voir notre tâche. En ce sens, sa contribution n'est pas sans parallèles avec celle de Jane Jacobs. Pour Jeanne comme pour Jane, les urbanistes doivent apprendre à connaître la ville de manière personnelle, par l'observation directe, par la communication avec ses habitants et ses bâtisseurs, ainsi que par l'étude des structures et processus urbains. Ils doivent baser leurs propositions sur une connaissance intime du milieu et le respect de son identité. Ils doivent adopter une approche pluridisciplinaire, qui incorpore l'histoire, la géographie, l'architecture, la politique, le génie, la santé publique. Ils doivent être fiers de leur apport à la société, mais jamais orgueilleux ou suffisants; leur modestie doit être celle des gens qui reconnaissent les limites de leurs pouvoirs, pas celle des gens qui doutent de leur pouvoir. Mais contrairement à Jane,

Jeanne croyait profondément en la capacité des urbanistes de faire le bien. Comme elle le dit dans son aperçu, désormais classique, de l'histoire de l'urbanisme au Canada (*Plan Canada*, juillet 1994), l'urbaniste vise à améliorer le sort de ses concitoyens en bonifiant, embellissant ou perfectionnant son cadre de vie. Cette amélioration est possible. Elle est même nécessaire, car la ville actuelle n'est ni suffisamment juste, ni suffisamment durable. Pour Jeanne, l'objectif d'assurer une meilleure distribution et une meilleure utilisation des ressources, à commencer par le pouvoir, doit figurer au centre du mandat de l'urbaniste. Le respect d'autrui et la prise de responsabilité sociale doivent être ses valeurs cardinales.

Ce message, Jeanne le transmettait à ses étudiants par le contenu de ses cours et par la méthode de son enseignement. Son approche pédagogique était axée sur l'apprentissage par l'action (*learning by doing*) et sur l'échange. Jeanne mettait l'accent à la fois sur le besoin de connaître et de rapporter les faits de manière objective et sur la subjectivité de nos valeurs et de nos décisions. Toute théorie, technique ou forme a ses avantages et ses désavantages et il nous incombe d'en discuter ouvertement. Jeanne exigeait des étudiants, en tant que futurs professionnels, qu'ils soient des adultes responsables, soient ouverts au débat et se comportent avec respect envers leurs collègues. En contrepartie, elle leur donnait son temps sans compter, ainsi qu'à tous ceux qui venaient la voir, leur prodiguait ses conseils en tant que directrice, mentor ou amie (je ne peux dire combien je lui dois en ce sens) et promouvait leur carrière de mille et une façons. (Malgré sa condition, elle aida même une jeune personne à la recherche d'un emploi dans les jours précédant son ACV.) Elle a nourri dans « son » école d'urbanisme une atmosphère de bonne volonté et de camaraderie dont la valeur est inestimable. Durant les dernières années de sa vie, elle s'indigna vivement de voir de nouvelles formes de gouvernance et de gestion remettre en cause cette collégialité qui lui était si chère.

Jeanne était anglaise, québécoise, montréalaise et citoyenne du monde. Elle était parfois « *tough* » mais toujours généreuse; souvent critique, mais jamais négative. Elle mit quarante-cinq ans de sa vie au service de l'urbanisme au Québec et ailleurs, contribuant à la formation de centaines d'étudiants, à la rédaction de dizaines de plans, de programmes et de rapports, à la gestion de plusieurs institutions, à l'avancement de nos connaissances et à la promotion de notre profession. Elle nous laisse en héritage non seulement toutes ces réalisations, mais aussi la conviction que l'on peut à la fois faire le bien autour de soi et jouir de la vie. Pour tout cela, nous lui devons un grand merci. ■

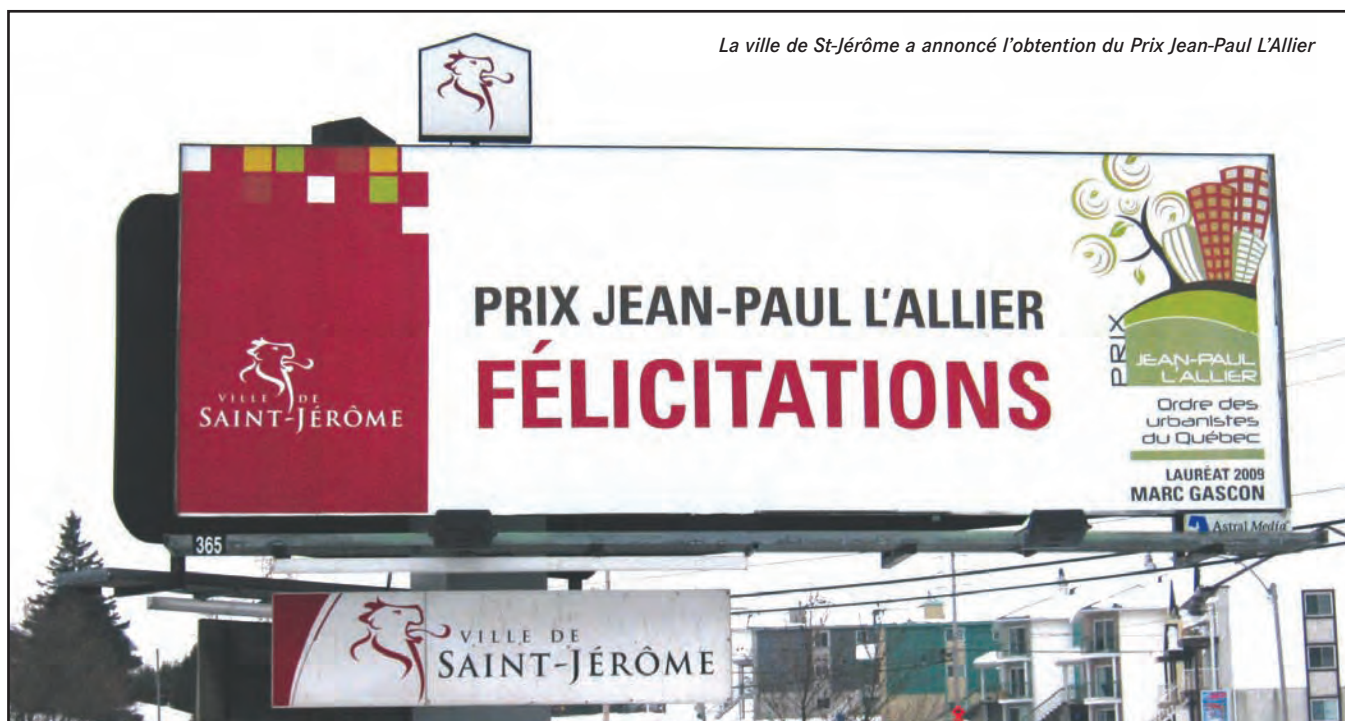
Raphaël Fischler, Ph.D., est urbaniste. Il est également professeur associé à l'École d'urbanisme de l'Université McGill.

Entrevue

Marc Gascon, maire de Saint-Jérôme, lauréat du Prix J-P L'Allier de l'OUQ

Propos recueillis
par Charlotte Horny

Le maire de Saint-Jérôme, M. Marc Gascon, est le récipiendaire du Prix Jean-Paul-L'Allier 2009. Ce prix de l'Ordre des urbanistes du Québec honore un élu québécois s'étant distingué par sa vision, son leadership et ses réalisations en urbanisme et en aménagement du territoire.



Misant sur l'urbanisme comme vecteur de développement de sa ville, confiant à des urbanistes professionnels la responsabilité de son aménagement, exerçant un leadership déterminant, M. Gascon a su, en 14 ans d'intenses activités soutenues par une vision rassembleuse, transformer Saint-Jérôme en ce qu'elle est devenue aujourd'hui : une ville prospère offrant une excellente qualité de vie, une capitale régionale résolument urbaine, qui se développe en harmonie avec l'environnement naturel que lui offrent les Laurentides. *Urbanité* l'a rencontré.

URBANITÉ – VOUS ÊTES MAIRE DE SAINT-JÉRÔME DEPUIS 1995, QUEL A ÉTÉ L'ENJEU URBANISTIQUE PRINCIPAL?

MARC GASCON – Depuis quinze ans, nous travaillons au repositionnement de Saint-Jérôme en tant que capitale régionale des Laurentides. Les dimensions et la réalité de la Ville ont énormément évolué : la population est passée de 25 000 à 65 000 habitants lors de la fusion municipale. Il s'agissait alors d'avoir une vision urbanistique cohérente pour cette nouvelle réalité, bien que

la fusion ne faisait que regrouper les territoires qui composaient autrefois la paroisse de Saint-Jérôme. La municipalité devait alors se redéfinir d'une part dans sa dimension « ville » en tant que territoire homogène avec ses services aux citoyens, mais aussi en fonction de son rôle de pôle régional avec les responsabilités que cela entraîne. C'est ce qui explique que pour le transport en commun par exemple, nous avons travaillé sur les deux tableaux : ouverture de la gare intermodale en centre-ville qui accueille le train de banlieue rejoignant Montréal, mais aussi redéploiement du service de transports collectifs sur l'ensemble du nouveau territoire de Saint-Jérôme.

SUR QUELS ÉLÉMENTS AVEZ-VOUS MISÉ POUR FORGER L'IDENTITÉ DE LA VILLE?

On s'est d'abord attaché à recréer un sentiment de fierté avec le cœur de ville. Nous avons misé sur le patrimoine comme élément porteur dans le programme de revitalisation. Mais ce n'est pas tout le monde qui voyait l'aspect patrimonial comme une valeur, il a fallu



le faire accepter par la population en montrant les bénéfices. La création d'espaces publics comme la place de la gare ou l'amphithéâtre extérieur Rolland, la rénovation des façades commerciales ont contribué à redonner une « âme » à la ville. Nous avons aussi pris le parti de mettre en valeur des éléments déjà présents sur le territoire, qui pouvaient être perçus comme des irritants dans l'aménagement. Les cours d'eau par exemple, depuis le Plan de gestion des cours d'eau salué entre autres par l'UMQ, sont devenus une plus-value pour les quartiers qu'ils traversent.

COMMENT LA MUNICIPALITÉ GÈRE-T-ELLE LA FORTE CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE QU'ELLE CONNAÎT DEPUIS QUELQUES ANNÉES?

La densification est un élément très important. Nous essayons d'encadrer de près les nouveaux développements résidentiels. Nous avons notamment imposé une superficie minimale de terrain de 40 000m² en aire rurale, ce qui constitue un frein à l'étalement urbain. Mais nous ne voulons pas uniformiser la ville. Saint-Jérôme comprend plusieurs types de territoires: rural, semi-urbain et urbain. On doit connecter ces trois aspects tout en respectant les différences de chaque territoire. Nous accueillons une mixité de populations, il faut qu'il y ait une offre pour tous les goûts: des logements pour les aînés, du locatif, des bungalows. Enfin, le réseau de transport en commun est vu comme l'élément structurant de ces territoires.

QUELLES SONT LES RÉALISATIONS D'URBANISME DONT VOUS ÊTES LE PLUS FIER OU QUE VOUS TROUVEZ LES PLUS STRUCTURANTES POUR VOTRE VILLE ?

Il y aurait d'abord l'élément initiateur du développement de Saint-Jérôme: la revitalisation du cœur de ville. C'est le projet qui a donné l'élan. L'autre point important est l'augmentation et la diversification de l'offre de transport en commun. Ce dont nous pouvons également être fiers, c'est la réussite du regroupement municipal, grâce auquel nous sommes passés d'une réalité de compétition entre municipalités à une cohésion d'ensemble et à un climat favorable au développement.

Enfin, plus récemment, il y a l'implantation du campus de l'UQO en centre-ville, dont nous sommes très contents. On remplit le rôle de capitale régionale qui est d'offrir des services plus larges à l'ensem-

ble de la population de la région, que ce soit dans l'éducation, la santé ou la justice. Mais nous avons choisi de la localiser en centre-ville, car nous voyons l'université comme un élément structurant pour la ville. Elle a ouvert début janvier 2010 et il y a déjà des projets de logements étudiants, de cafés Internet à proximité. On voulait profiter de l'impact qu'elle peut avoir sur son environnement.

COMMENT VOYEZ-VOUS LA RELATION ENTRE L'ÉLU ET LES URBANISTES?

C'est un échange permanent. De par leur formation, les urbanistes apportent une vision d'ensemble de la municipalité. Mais les urbanistes ont beau avoir les plus beaux projets du monde, si la volonté politique n'est pas là, ça n'aboutira nulle part. Et l'inverse est aussi vrai. Je suis arrivé il y a 15 ans comme jérômien de souche avec la volonté de redonner à la ville ses lettres de noblesse. Or c'est la rencontre d'une volonté politique et d'une vision urbanistique qui peut amener un projet porteur.

Après avoir établi une vision commune, c'est le plan d'action qui est déterminant. Ce n'est pas tout de lancer des projets, il faut les terminer. On cherche à créer un sentiment de confiance chez les citoyens mais aussi chez les investisseurs. C'est pourquoi il vaut mieux se concentrer sur un projet à la fois et arriver rapidement à de petits succès: la population doit comprendre quelle direction on se donne. Il y a un lien intéressant à développer entre l'urbaniste et l' élu, mais aussi entre l'urbaniste et les autres corps professionnels. C'est le côté intégrateur de l'urbaniste sur lequel il faut miser.

QUELLES SONT LES GRANDES ORIENTATIONS POUR L'AVENIR DE SAINT-JÉRÔME?

Le développement, c'est souvent la question de l'oeuf ou la poule: est-ce au public à donner l'exemple ou doit-on attendre l'initiative privée? Je pense que c'est au public d'agir et le privé suivra. Et effectivement, avec nos actions sur la Ville, les investissements privés n'ont fait que croître depuis quinze ans. C'est pourquoi nous allons continuer à lancer des projets: adoption prochaine du plan d'urbanisme, construction d'une salle de spectacle, agrandissement du musée d'art contemporain des Laurentides, renouvellement des équipements sportifs. ■

Charlotte Horny est détentrice d'une maîtrise en urbanisme et collaboratrice régulière pour Urbanité.

plania
DE L'ABSTRAIT AU CONCRET

URBANISME
ARCHITECTURE
DE PAYSAGE
PLANIFICATION
DES TRANSPORTS

PLANIA.COM

L'urbanisme dans les médias québécois

Climat: les villes veulent agir

Le Devoir, 9 décembre 2009

« D'emblée, a expliqué un urbaniste de la Ville de Québec, David Duval, la localisation des nouveaux ménages et leurs choix d'habitation vont être déterminants sur les niveaux de congestion et l'environnement. Et d'ajouter que « la cible de 20 % fixée par le gouvernement Charest allait exiger des actions radicales ».

Agrandissement du MNBAQ

Le Soleil 03 décembre 2009

« L'urbaniste Michel Bonnette, ex-directeur du programme de conservation et de mise en valeur du Vieux-Québec, s'est aussi fait entendre devant la commission. Celui-ci craint les effets de la disparition graduelle de bâtiments patrimoniaux le long du parcours de la Grande Allée.»

Le congé solidaire au Mali de Luc Couillard, urbaniste

Journal Le Courrier, 16 janvier 2010

« Du 8 novembre au 6 décembre 2009, Luc Couillard a séjourné à Bamako, capitale du Mali au centre de l'Afrique, dans le cadre d'une mission de coopération en matière de transport, plus précisément dans les domaines de la sécurité routière et du transport en commun. Ils pensent que le développement passe par le tout-à-l'auto. Ils sont « mindés » comme on pensait il y a vingt ans! », commente l'urbaniste. »

Pôle commercial de la Grande Place de l'Est : La CMQ donne raison à la Ville de Sherbrooke

La Tribune, 5 novembre 2009

« C'est intéressant parce que la CMQ considère que ce projet ne favorise pas l'étalement urbain. C'est ce qu'on prétend depuis le début, se réjouit le directeur de la planification et du développement urbain de la Ville, Sylvain Boulianne (urbaniste). »



Votre groupe fait de vous quelqu'un de privilégié



POUR VOS ASSURANCES AUTO ET HABITATION, PROFITEZ DE TARIFS PRÉFÉRENTIELS ET D'UNE VALEUR SÛRE À TOUS POINTS DE VUE

Grâce au partenariat entre l'**Ordre des Urbanistes du Québec** et La Personnelle, vous avez accès à une assurance auto qui vous permet de préserver la valeur de votre voiture plus longtemps et d'éviter les soucis financiers.

Offrez-vous le privilège de comparer dès aujourd'hui!
Demandez une soumission :

1 888 GROUPES
(1 888 476-8737)

lapersonnelle.com/ouq



Ordre
des Urbanistes
du Québec



laPersonnelle^{MD}
Assurance de groupe auto et habitation

^{MD} Marque déposée de La Personnelle, compagnie d'assurances.

ACTUALITÉS



Les débuts d'une mutation?

Le métro à Laval

Charlotte Horny

L'ouverture, en 2007, de trois stations de métro dans les secteurs centraux de Laval a donné lieu à des aménagements de l'espace public aux abords des stations, mais aussi à une réflexion sur la vocation de ces quartiers. Trois programmes particuliers d'urbanisme (PPU) ainsi que plusieurs projets immobiliers y ont vu le jour, sous la bannière de la densité et du « transit oriented development » (TOD). La ville de Laval serait-elle, à travers ces projets, en train de redéfinir son identité, en cherchant à se défaire de l'image traditionnelle de banlieue axée sur l'automobile?



SERGE VAUGEON

« Le métro à lui seul n'est pas un moteur de développement pour un quartier, on a même beaucoup de contre-exemples sur le réseau de la STM », rappelle Sylvain Dubois, directeur du Service de l'urbanisme de la Ville de Laval. Que l'on pense à des stations comme Sauvé, Rosemont ou même Longueuil, soit l'arrivée du métro n'a pas de tout influé sur leur environnement, soit les dynamiques ont mis plusieurs dizaines d'années avant d'émerger. La Ville de Laval s'est donc dotée d'outils de planification pour impulser et orienter le développement autour des trois nouvelles stations.

Trois contextes de réaménagement

Comme ne le laissent pour l'instant pas supposer les terrains vagues environnants, la station Montmorency, actuel terminus de la ligne orange, est vouée à desservir le futur centre-ville de Laval. Le Projet de Schéma d'aménagement et de développement révisé (PSADR) de 2004 de la MRC de Laval propose en effet de consolider ce secteur à proximité de l'autoroute 15 identifié comme le « pôle central multifonctionnel » de la Ville afin de créer un centre-ville. Le secteur concentre les activités d'envergure régionale au niveau institutionnel (Palais de Justice), commercial (grands centres, comme le Carrefour Laval), de l'enseignement (CÉGEP Montmorency, locaux de l'UdeM et de l'UQAM) et culturel. Toutefois, en 2004, il restait 15 % de ce territoire à bâtir,

notamment dans le secteur de la « Place centre-ville » où se situe la station Montmorency. Un plan d'aménagement intégré au PSADR en dessine les grandes lignes. Le métro est donc un élément-clef au cœur d'un projet de milieu urbain, mixte et dense.

Un peu plus loin, à la station De la Concorde, l'environnement est fort différent. L'emplacement, choisi pour l'intermodalité avec la gare de train de banlieue de la ligne Montréal-Blainville, est à la limite d'une enclave industrielle peu densément construite et de zones résidentielles d'unifamiliales d'un côté et de multiplex de l'autre. L'arrivée du métro est ici l'occasion de délocaliser les industries et de créer un quartier à dominante résidentielle de moyenne à très forte densité ainsi qu'un pôle multifonctionnel aux abords de la station. Les grandes lignes du réaménagement sont définies dans un PPU, lequel est soutenu par deux programmes de subventions.

Quant à la station Cartier, elle s'inscrit dans l'un des plus anciens quartiers de la Ville ; il s'agit donc d'un « redéveloppement » à long terme. La Municipalité cherche à impulser le renouvellement selon deux axes et à l'aide de deux PPU. Tout d'abord, elle souhaite marquer l'entrée de Ville, à la sortie du Pont Viau qui relie Laval à Montréal, et revitaliser l'artère commerciale désuète qu'est le boulevard des Laurentides. D'autre part, elle

visait à transformer le tissu résidentiel, ancien et déstructuré, en densifiant et en consolidant la trame urbaine.

Les dénominateurs communs : densité et TOD

« Ce qui marche, c'est le plex » résume M. Dubois. Une tendance générale à la densification résidentielle est observée à Laval depuis le début des années 2000. En 1999, le multifamilial représentait 24 % des constructions, puis 38 % en 2005 et 57 % en 2008. Il en est de même pour les immeubles de 25 logements et plus : il s'en est construit 128, entre 1999 et 2002, contre 1670, entre 2003 et 2006. Le PSADR de Laval note que la densification se fait à proximité des grands axes et des pôles multifonctionnels et de plus en plus sous la forme de projets intégrés avec mixité d'usages et de densités.

Cette dynamique est associée à la nouvelle génération des premiers acheteurs. Sébastien Lessard, de la firme Le Versant inc., qui pilote le développement résidentiel Urbania à la station Montmorency, décrit ainsi sa clientèle : « de jeunes couples, des DINK – double income no kids – qui recherchent un milieu urbain tout en restant proche de la campagne, où les services seraient à distance de marche, et qui n'ont pas les moyens d'acheter à Montréal ». De la même façon que le mall traditionnel s'efface au profit des « lifestyle



center », comme le Dix30 à Brossard ou encore Centropolis, à 10 minutes de Montmorency, les projets résidentiels denses de Laval adoptent une nouvelle image. « *Accessibilité, transport en commun et revitalisation urbaine* » pour le projet Le Logix au métro De la Concorde, un « village urbain » pour Urbania ou « *les avantages de la grande ville sans les inconvénients* » aux Terrasses Jean-Beraud près de Montmorency : les promoteurs ont rapidement investi ce créneau visant une population jeune et urbaine, le « *créneau centre-ville* », comme le résume M. Lessard.

Or cette orientation est notamment rendue possible par l'arrivée du métro. En effet celui-ci, plutôt qu'un levier de développement, est un élément de définition pour les nouveaux projets. L'évolution d'Urbania en est un bon exemple. En 2001, c'est un projet de moyenne densité localisé par rapport à la proximité des grands axes routiers et des centres commerciaux. Il répond alors à la demande en multiplex qui se développe à Laval. Puis l'ouverture du métro à Montmorency est officielle et la demande auprès d'Urbania s'accroît : les bâtiments passent de cinq à dix, puis à douze étages et l'offre s'ouvre à la location. « *L'arrivée du métro a entraîné une densification du projet, une baisse du ratio de stationnements et une redéfinition du concept vers celui de TOD* », explique M. Lessard. L'autre projet d'envergure, le Logix, des constructions Voyer, et composé de huit immeubles de 6 à 12 étages, axe lui aussi son marketing sur des aspects associés au TOD : logo reprenant celui du métro accompagné d'une trace de pas pour placer les transports en commun et actif au centre du projet, dynamisme « *d'un*

centre urbain » et densité valorisés. Ces projets répondent aux orientations définies dans les documents de planification de la Ville tout comme de la Communauté métropolitaine de Montréal, qui prônent les principes d'aménagement du Nouvel Urbanisme et du TOD aux abords des stations de transport en commun lourd. Mais, de façon plus spécifique, ils répondent à l'ambition de Laval, troisième ville du Québec, de créer dans ses secteurs centraux un « *environnement urbain d'une grande Ville-Région* » (PSADR, p137) et ainsi de s'affirmer comme grande ville et non plus comme banlieue.

Un discours... et une réalité

Si le métro et les transports actifs sont mis en avant, la voiture n'en est pas moins abandonnée. Au grand dam de certains : « *il y a inadéquation entre le discours de la ville et le conservatisme de son plan d'urbanisme* », note M. Lessard, qui précise : « *le ratio imposé de 1,25 cases de stationnements par logement est incompatible avec la densification* ». Ce paradoxe est également relevé par le milieu communautaire. Neil McNeil, directeur du développement du GRT Réseau 2000+, déplore que la Ville continue d'exiger 35 stationnements intérieurs pour tout bâtiment de 30 logements et plus, ce qui ralentit le développement de projets denses. « *Avec un ratio de 1,3 cases, même les gens qui n'ont pas d'auto ont un stationnement* », ironise-t-il.

De la même façon, au Logix, avec deux cases de stationnement par logement, on est bien loin d'un milieu de vie dans lequel la voiture est optionnelle. Des pistes alternatives existent pourtant. Dans son projet en cours d'étude sur les terrains adjacents à Urbania,

autour de la rue principale du futur centre-ville, la firme Le Versant inc. propose une association avec Communauto. De son côté, la Société de Transport de Laval (STL) a connu une augmentation de service de 28 %, suite à l'ouverture du métro. Le réseau a été redéployé et une augmentation de la fréquence de passage des autobus est encore prévue d'ici 2011. Le pari des transports alternatifs est donc pris par certains acteurs. La municipalité est-elle prête à les suivre?

La planification autour des stations de métro, à travers les PPU notamment, tend vers le TOD. Toutefois, outre la présence du métro et la densité, d'autres critères sont à prendre en compte pour parler de TOD. Tout d'abord, proximité du transport en commun ne signifie pas pour autant accessibilité. L'accès au métro de La Concorde depuis le secteur du Logix n'est pas aisé, même si la Ville s'est engagée à ériger une passerelle au-dessus de la voie de chemin de fer. Il s'agit en effet de situer le piéton et non plus la voiture comme référent dans l'aménagement de l'espace public. Or même le PPU des corridors d'accès à la station Cartier ne mentionne que l'affectation détaillée du sol sans aucune proposition concrète pour l'aménagement des espaces publics et notamment du boulevard des Laurentides pourtant voué à être revitalisé. La Ville semble donc avoir fait la moitié du chemin dans la transformation de ses secteurs centraux et dans sa définition d'un environnement urbain de grande ville en banlieue. ■

Charlotte Horny est détentrice d'une maîtrise en urbanisme et est collaboratrice régulière pour Urbanité



Projet Le Massif de Charlevoix

Développer et préserver Charlevoix

Diane Laberge

COUP D'OEIL RÉGIONAL



Afin d'élever Le Massif au rang de destination touristique quatre saisons de calibre international et de se distinguer dans l'industrie touristique, le promoteur Daniel Gauthier et son équipe Groupe Le Massif ont conçu un projet unique par la créativité ainsi que les valeurs sociales et environnementales qui le caractérisent.

Le défi est grand : créer un aménagement harmonieux sur un immense territoire protégé (une Réserve mondiale de la Biosphère), entre fleuve et montagnes, dans la région de Charlevoix. Pour y arriver, Gauthier, qui a été président du Cirque du Soleil pendant 17 ans, aura choisi de travailler de concert avec les intervenants municipaux chargés de la protection des paysages et du développement « urbain ». Ses paysages à lui : l'actuelle station de ski Le Massif, à Petite-Rivière-Saint-François, ainsi qu'une immense terre jadis agricole, aujourd'hui encore appelée La Ferme, située au cœur même du centre-ville de Baie-Saint-Paul où débutera bientôt la construction d'un hôtel aux propriétés éco-énergétiques.

Puisque la voie ferrée longe le littoral et y offre des panoramas imprenables, une navette ferroviaire reliera les deux zones (Petite-Rivière-Saint-François et Baie-Saint-Paul), afin d'offrir aux visiteurs une expérience visuelle inoubliable tout en servant de transport en commun aux résidents des municipalités ainsi reliées par ce fil de fer de 20 kilomètres. Finalement, le projet portant sur la remise sur rail d'un train touristique entre Québec et La Malbaie ne

manquera pas de positionner la région comme une destination touristique quatre saisons.

Projet inclusif et intégré

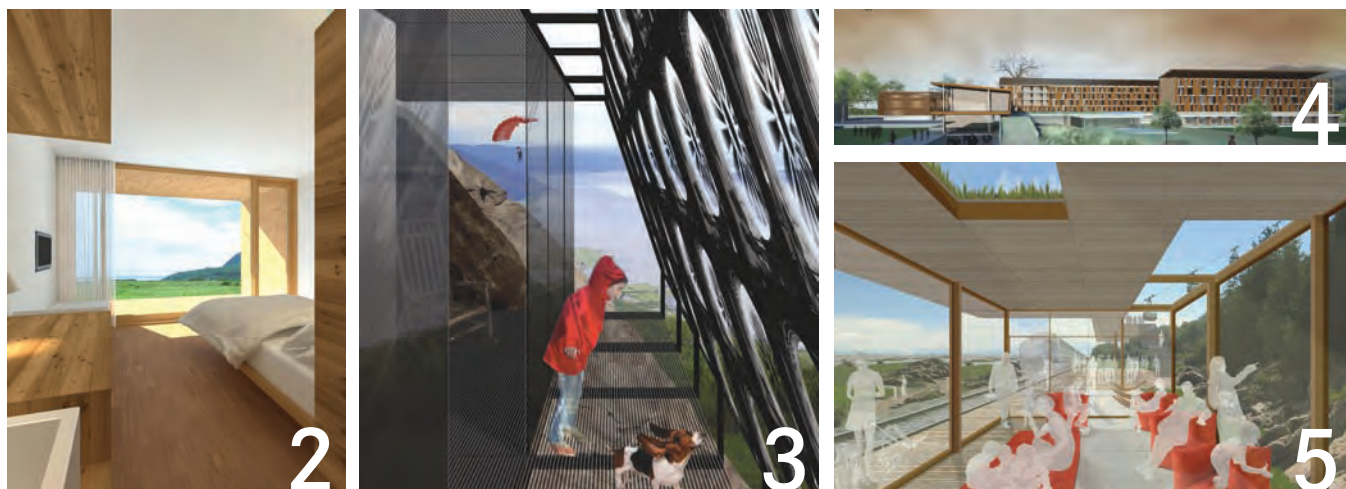
Un projet d'une telle envergure (230 millions de dollars) n'est pas une sinécure. Après avoir réussi à surmonter bon nombre d'embûches en cours de planification (adhésion des membres du syndicat de la station de ski, incendie d'un bâtiment de ferme quasi patrimonial anticipé comme hôtel, obligation d'achat de la voie ferrée pour garantir les droits de passage d'un train touristique...), Groupe Le Massif s'active actuellement à la réalisation de son projet dont l'objectif n'est pas de garder les clients captifs, mais bien de proposer une approche intégrée, totalement inclusive de l'offre touristique régionale.

Hébergement éclaté

Les formules d'hébergement et les morphologies d'implantation sont inspirées des caractéristiques naturelles de chacun des environnements où se déploient les infrastructures hôtelières. Ainsi y retrouvera-t-on des constructions isolées de type rustique au sommet du Massif (*Village nordique*) et une



1



1- Hébergement dispersé à la montagne ■ 2- Exemple d'une des chambres de l'hôtel, avec vue sur le fleuve ■ 3- La Maison-Vent
4- Perspective sur les champs de l'hôtel de la Ferme ■ 5- Perspective de la gare

auberge ainsi qu'un domaine constitué de petites villas à la base de la montagne. Des unités plus spectaculaires deviendront de véritables maisons-signatures permettant de « vivre » le territoire, que ce soit avec la maison-vent au sommet du Massif ou la maison-arbre à flanc de cap. Il sera également possible de vivre une nuitée sur rail (wagon-lit) à la base de la montagne, le tout organisé de façon à offrir de multiples possibilités à l'intérieur d'un même séjour. À quelque 20 kilomètres à peine de la montagne, Le Massif de Charlevoix conclut, à Baie-Saint-Paul, son offre d'hébergement avec un projet très distinctif, celui du Pôle de la Ferme.

Un hôtel de villégiature écologique

Le Pôle de la Ferme est un vaste domaine champêtre témoin du passé historique et agricole du site. Outre un hôtel de 150 chambres, on y retrouve une gare, un comptoir du terroir, une salle multifonctionnelle de 500 places ainsi que de nombreux espaces publics.

Le plan d'ensemble ainsi que les plans de l'hôtel ont été dessinés dans un souci de cohabitation harmonieuse avec les différents éléments naturels environnants. Le plan d'ensemble de l'hôtel et de ses composantes à l'image des bâtiments de ferme d'autrefois a été réalisé afin de favoriser une intégration respectueuse du paysage rural. Le tout sera donc aménagé de façon éclatée dans un périmètre de 4,5 hectares, au cœur du paysage rural et de façon à porter le regard vers l'horizon fluvial.

L'hôtel, fait en grande partie de bois, sera érigé en forme de T. Une grande partie de la fenestration sera aménagée plein sud de façon à profiter au maximum des vues spectaculaires et d'un ensoleillement naturel. Il sera construit selon une approche bioclimatique qui favorise la conservation de l'énergie et la ventilation naturelle des chambres, en plus de privilégier l'apport de

lumière naturelle pour tous les espaces (publics et services) et l'utilisation de systèmes d'éclairage peu énergivores. En plus de l'énergie solaire, la géothermie ainsi que la biomasse seront utilisées pour le chauffage du bâtiment et de l'eau. La hauteur des bâtiments ne dépassera pas cinq étages. Chaque unité de location bénéficiera d'une grande fenestration rappelant le cadre d'une peinture – le paysage naturel en devenant la toile de fond.

La construction des bâtiments comprendra également l'aménagement d'un jardin de graminées, d'un jardin minéral, de trottoirs, bassins et plans d'eau. Une grande partie des champs entourant l'hôtel demeureront en culture. Finalement, la circulation piétonne entre chaque bâtiment et l'aménagement d'une place publique au centre du complexe seront conçus de façon à créer des points d'animation, d'échanges et de rencontres entre la population locale et touristique.

L'ensemble des infrastructures du Pôle de la Ferme devrait être mis en opération à l'été 2011, en même temps que la navette ferroviaire entre Baie-Saint-Paul et Petite-Rivière-Saint-François et du train ferroviaire qui est également prévu pour une entrée en gare pour son trajet inaugural.

Un véritable laboratoire technologique et environnemental

Les intentions de départ modulent l'ensemble du projet qui prend la forme d'un véritable laboratoire où l'on explorera différentes façons de faire pour assurer la sauvegarde de l'environnement et le mieux-être des générations futures. Ainsi, les expériences sur le territoire visent une forme de tourisme plus responsable où l'idée de développement durable est omniprésente et se décline dans l'utilisation raisonnable des ressources naturelles, la valorisation des terres agricoles ainsi

que la recherche d'une vie touristique et communautaire de qualité. Le territoire se transforme donc subtilement en un laboratoire d'expérimentations, en lien avec des centres de recherche, universités et manufacturiers désireux de mettre à l'essai auprès d'une clientèle déjà sensible, différents produits d'avant-garde en matière de nouvelles technologies et d'environnement.

Foresterie et aménagement responsable du territoire

Avec différents partenaires, dont la MRC de Charlevoix et Abitibi Bowater, Groupe Le Massif collabore à une étude pour la mise en valeur de la ressource de la forêt en y intégrant la fonction de diffusion pour la population et les clientèles touristiques. L'étude porte donc autant sur la matière ligneuse, les produits forestiers non ligneux que la mise en place de systèmes favorisant une exploitation efficiente et durable de la ressource en harmonie avec les divers usages dans le milieu.

Groupe Le Massif a également contribué à la formation d'un comité de protection des paysages de Charlevoix de même qu'il s'est impliqué dans la mise en place des mesures visant à protéger certaines zones plus sensibles des municipalités concernées par son développement. D'où la mise en application récente de PIIA (Programme d'implantation et d'intégration architectural) tant à Baie-Saint-Paul qu'à Petite-Rivière-Saint-François de façon à favoriser une cohérence dans le développement de ces municipalités.

Ainsi, non seulement le projet deviendra-t-il un véritable moteur économique régional, mais il s'inscrira aussi dans une vision plus large de développement social et environnemental. ■

Diane Laberge est une collaboratrice du Massif de Charlevoix et rédactrice en chef du magazine Sens.





Euronantes, un quartier d'affaires invisible

Charles-Edouard Houllier-Guibert

Nantes déploie une politique de renouvellement urbain dynamique depuis une décennie. En réponse à la compétitivité urbaine, elle propose des transformations de grande envergure qui jouent le rôle de levier pour modifier l'image d'une ville considérée comme tranquille au cours des années 1990. Parmi les grands projets à vocation internationale, le quartier d'affaires Euronantes est en train de manquer sa stratégie de visibilité, faute d'icône architecturale.

Le pôle tertiaire Euronantes est découpé en deux zones séparées par la Loire. Le quartier Gare accueille 130 000 m² SHON¹ de bureaux pour l'implantation d'entreprises et plus de 1000 logements avec les services attenants : commerces, piscine, collège, école, gymnase, crèche, parking..., ce qui contribue à créer un pôle d'activités où il fait bon vivre et travailler. La qualité de vie est une valeur forte affichée pour montrer que les affaires ne domineront pas cette zone qui veut éviter d'être un centre-ville sans vie le soir.

Située sur l'île de Nantes, sur l'ancien site du Tripode (bâtiment abandonné depuis plusieurs années pour cause d'amiante et démolé en 2005), la seconde partie d'Euronantes propose le même type de mixité urbaine. Les transports collectifs multiples, les futurs ponts sur la Loire, l'accès rapide à l'aéroport, les réponses architecturales aux problématiques environnementales, sont les atouts de ce quartier qui essaie d'être comme les autres morceaux de la ville aux yeux de la population locale, alors qu'il doit apparaître exceptionnel auprès des investisseurs économiques, en tant que site qui concurrence les autres « Euro... zones d'affaires » (Euralille à Lille, Euroméditerranée à Marseille, Eurorennes à Rennes, Euratlantique à Bordeaux...).

L'attractivité internationale, la qualité architecturale et la centralité urbaine sont les trois arguments du site Internet dédié au projet². La proximité du fleuve et l'accessibilité des nœuds de transport sont mis en exergue sous l'auspice de la qualité de vie, parce que le travailleur dont le profil est celui d'un *jeune cadre dynamique en costume cravate* est aussi un futur ou actuel habitant qui va vivre



Euronantes actuellement en chantier est situé sur deux zones séparées par la Loire

sa ville au quotidien. La réussite de tout marketing urbain est la prise en compte de la population locale dans les messages promotionnels. C'est une tâche bien délicate pour un projet comme Euronantes dont l'activité d'affaires est d'abord pour une intégration dans les flux internationaux et pour attirer les investissements et sièges d'entreprises. Cette tension entre une acceptabilité sociale et une ambition internationale a été analysée dans d'autres situations, comme l'accueil de Jeux Olympiques³ par exemple.

La qualité de vie mise en avant atteint ses limites lorsque s'observe un décalage entre ce qui est annoncé et ce qui est pratiqué. Le quartier d'affaires sort aujourd'hui de terre et déjà plusieurs points vont à l'encontre des attentes d'une implantation optimale. Le fleuve est sensé apporter une qualité environnementale avec des espaces aérés, mais c'est aussi une coupure pour les entreprises situées sur le secteur Tripode et donc relativement éloignées du centre-ville et de la gare. Contrairement à d'autres quartiers d'affaires installés au-dessus de la gare ou autour (Rennes, Lille, Lyon, Poitiers...), la piétonisation est ici limitée. Les transports en commun ne témoignent pas d'une

connexion forte avec le projet puisque le tramway passe au bord et non au cœur du quartier et surtout, il n'y a pas de métro, symbole de la métropole nécessaire à ce type de projet qui veut rayonner à l'international. Enfin, sur le plan architectural, les programmes des promoteurs garantissent une « hauteur raisonnable » des nouveaux bâtiments, « permettant à l'habitant d'avoir une vue sur l'ensemble de la ville de Nantes et sur la Loire ». Ce choix n'est pas le résultat d'une consultation, mais une décision irrévocable qui souligne la frilosité des villes françaises, peu habituées aux édifices commerciaux de standing.

L'absence d'icône architecturale

Aucune visibilité n'est incarnée par une icône architecturale médiatique alors que l'opinion publique s'attend aux standards des quartiers d'affaires véhiculés par les médias. Loin du modèle des édifices vertigineux du Financial District de Toronto, du Bankerviertel de Francfort ou dans une moindre mesure du Quartier International de Montréal, les villes de province françaises, considérées comme des villes moyennes à l'échelle européenne, ont une réticence à bâtir des hautes tours de bureaux. Nantes est

1 Surface hors oeuvre nette (SHON) de la construction prévue

2 <http://www.euronantes.com/index2.php>

3 HOULLIER-GUIBERT Ch-Ed, 2009, « Différenciation & compétition urbaine », revue Netcom ; note de recherche sur le site internet de l'observatoire SITQ du développement urbain et immobilier, 28 p. Voir aussi l'ouvrage « Villes internationales. Entre tensions et réactions des habitants », éditions La Découverte, 2007.



L'institut d'Etudes Avancées de Nantes



HOULLIER-GUIBERT, 2008

une ancienne ville industrielle qui aboutit actuellement sa reconversion tertiaire sans pour autant disposer d'une d'identité économique forte. Elle n'a aucun emblème économique puissant à l'exemple de la Botte de Lille ou de la Tour du Crayon de Lyon. Un institut de recherche à vocation internationale est le seul marquage fort en tant que site d'accueil de chercheurs étrangers, inauguré en 2008 sur un ancien stade de football dont une tribune a été conservée.

Mais aucune architecture emblématique ne remplace la tour Tripode démolie. Ce choix politique s'explique par la volonté des pouvoirs publics nantais de rendre acceptables les mutations urbaines auprès de la population locale. Dans les années 1970, un projet de tours envisageait de raser les chantiers navals en crise et cette verticalité a été vivement critiquée, figurant un modèle urbain américain qui n'est pas celui de l'Europe. Le projet a été annulé, mais les mémoires s'en souviennent à tel point que le récent projet urbain sur ce même site est une zone récréotouristique qui conserve et anime le patrimoine industriel, sans aucune hauteur.

Un symbole économique nantais peut être perçu comme une mise en avant du capitalisme, voire de la ville néolibérale, au détriment de la qualité de vie des gens ordinaires. La prise en considération de la population locale qu'il ne faut pas heurter avec des emblèmes démesurés montre aussi les effets électoraux à appréhender dans tout projet urbain, même ceux d'envergure qui dépassent l'intérêt local. Il en résulte une ambition d'image pour Euronantes qui ne répond pas à la visibilité internationale dont les codes habituels sont des emblèmes simples et clairs. Nantes lance son quartier d'affaires en 2006, mais la communication de la ville tourne surtout autour d'un autre projet, l'*île de Nantes*, vaste programme d'urbanisme sur

350 hectares de friches, véritable reconversion d'un passé industriel douloureux. Sa mise en œuvre pilotée par Alexandre Chemetoff, architecte et paysagiste français, place la nature et la simplicité au cœur du projet. Les couvertures de presse montrent que ces quatre dernières années, Euronantes est considéré par quelques dizaines d'articles alors que l'*île de Nantes* est le projet phare auprès des médias.

Une tour délaissée

Nantes justifie son développement par la quête d'un rayonnement international qui s'exprime avec la biennale d'art contemporain *Estuaire*, l'éléphant et les *machines de l'île* issues de l'imagination de Jules Verne, l'usine des *biscuits LU* reconvertie en *Lieu Unique culturel*, les Géants de la troupe *Royal de Luxe* qui se baladent dans le monde entier... des vecteurs culturels qui rendent Nantes citadine et même métropolitaine sans solliciter la dimension économique urbaine.

Une piste pourrait pourtant être prise en compte : la Tour Bretagne située au bord de la principale avenue de Nantes d'un côté et sur l'une de ses grande place de l'autre. Contrairement à l'Amérique et l'Asie, les tours ne sont pas à la mode en Europe mais quelques unes appuient le rayonnement des villes d'affaires françaises. Outre les tours parisiennes de La Défense, les tours de Lyon, Lille et bientôt Marseille évoquent le rayonnement économique.

- À Lyon, la Tour du Crayon (165 m) va bientôt être accompagnée de la Tour Incity (200 m) ainsi que la Tour Oxygène (117 m).
- À Lille, la Tour Lilleurope (110 m) chevauche la voie ferrée tandis que la Tour de Lille, surnommée la Botte, est la troisième tour la plus haute de France hors Paris (120 m).

- À Marseille, sont prévues la Tour Icade et la Tour CMA-CGM qui va accueillir le siège de la compagnie maritime du même nom et incarner le quartier d'affaires Euroméditerranée.

Euronantes risque plutôt de prendre la voie de Meriadec à Bordeaux ou de Compans-Caffarelli à Toulouse. Ce dernier quartier bénéficie d'un centre des congrès, d'un palais des sports, d'une école de commerce, de l'hôtel de département et de sièges d'entreprises..., mais n'a aucune notoriété, en partie par l'absence d'icône médiatique architecturale. Les monuments urbains comme les musées de Toronto ou de Bilbao, ou les édifices balnéaires de Dubaï, incarnent, en une seconde télévisée ou bien en une seule photographie, la dimension métropolitaine d'une ville par l'archétype architectural. Un édifice singulier dans un quartier d'affaires donne accès à la médiatisation de masse. Ne faut-il pas, à défaut d'un nouveau totem nantais, améliorer l'existant en rénovant l'actuelle Tour de Bretagne et ses 144 mètres ?

La tour à l'esthétique dépassée a besoin d'un toilettage et d'une redéfinition de ses missions. Les actuels occupants sont issus de l'administration car le bâtiment n'a pas été attractif à ses débuts : les hôtels d'affaires ou les entreprises en quête d'images prestigieuses sont annoncés dans les mises en projet mais ils ne suivent pas toujours. Son manque d'attractivité laisse penser, outre les loyers excessifs, que les entreprises ne cherchent pas une renommée à travers le standing de la vue panoramique. L'échec de cette construction de 1976 est total avec la fermeture du toit-terrasse (trop de suicides s'y tenaient) et du restaurant panoramique au 29^e étage. Mais dans la mesure où Nantes propose actuellement 200 000 m² avec Euronantes et bientôt 300 000 supplémentaire lorsque le





HOULLIER-GUIBERT, 2008

projet aura abouti en 2015, les 16 000 m² de la Tour peuvent susciter un intérêt et proposer une alternative pour les investisseurs. Cette Tour peut légitimement demander un coup de pousse, depuis 30 ans qu'elle trône sur la ville sans être particulièrement appréciée. Dans la mouvance de la relance économique nantaise par l'urbanisme, son heure est peut-être venue, mais il faut une volonté politique forte qui manque à Nantes pour s'imposer sur l'échiquier européen. Actuellement, la Tour trouve une place dans les circuits touristiques, notamment grâce à sa centralité et sa

connexion au tramway. Elle est aussi une vitrine, puisque le rez-de-chaussée accueille un lieu de réseautage des décideurs de l'ouest français. Un projet artistique et d'embellissement serait une vraie démonstration de l'internationalité nantaise.

De l'expérience nantaise, il ressort qu'un quartier d'affaires est un défi ambitieux, car il nécessite une visibilité à la hauteur de l'internationalité affirmée autour du projet urbain. Souvent, la concentration des activités économiques dans un lieu est davantage l'occasion de déplacer les forces locales en répondant aux besoins des

entreprises qui souhaitent un nouvel espace, plus moderne, plus grand, plus accessible... tandis que la part d'attraction nouvelle est faible. Euronantes est plus un projet social où l'on implante une dimension économique qui favorise la mixité sociale, qu'une réelle ambition de quartier d'affaires qui aura une attractivité internationale. ■

Charles-Edouard Houllier-Guibert vient de quitter l'Observatoire SITQ du développement urbain et immobilier basé à l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal où il a effectué un postdoctorat.

DAA

› Daniel Arbour & Associés

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

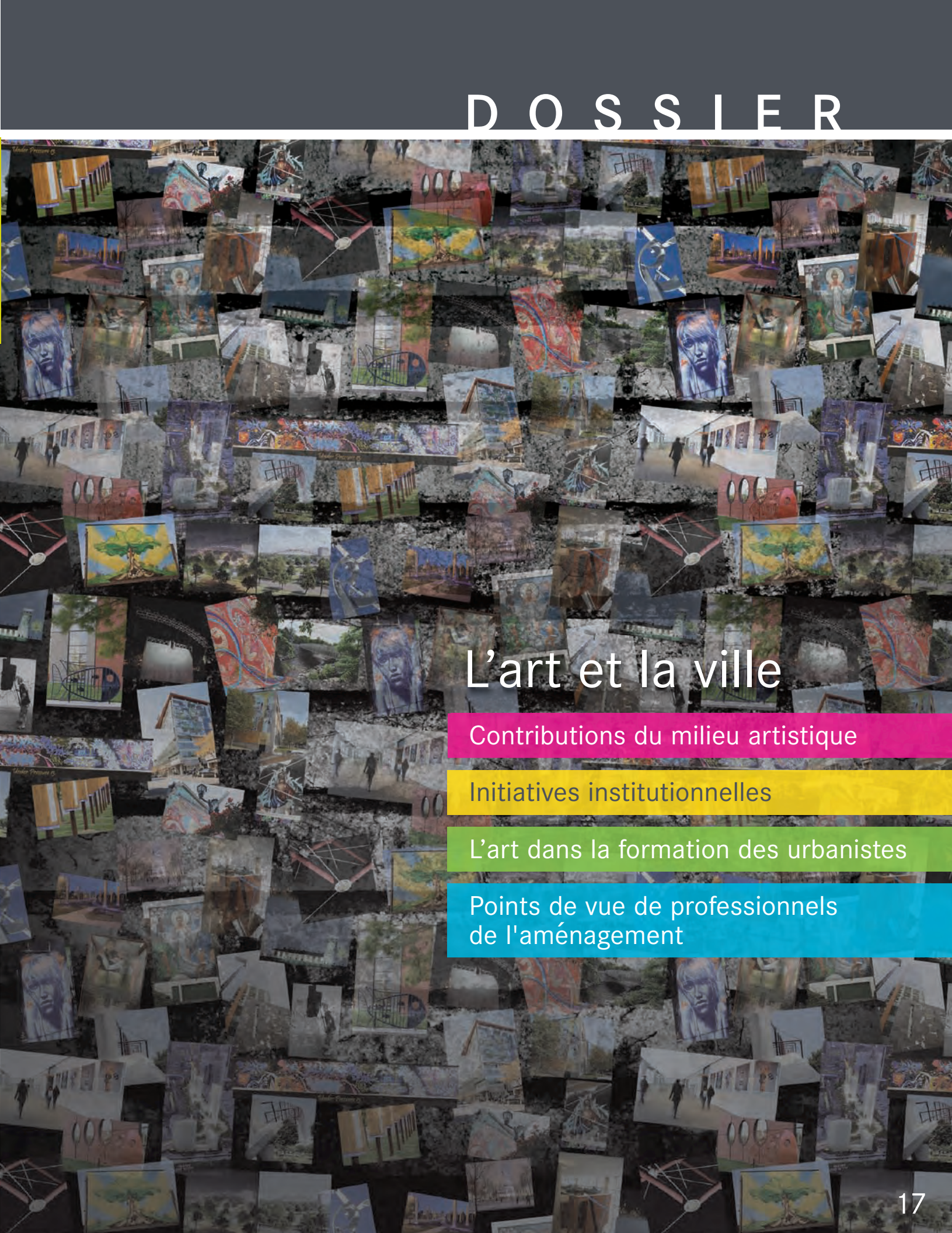
- › la mise en valeur de sites
- › le design urbain
- › l'urbanisme et l'aménagement du territoire
- › l'architecture de paysage
- › le tourisme, la culture et les loisirs
- › les études et la gestion de l'environnement
- › la justification d'interventions en territoire agricole
- › la planification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

Daniel Arbour & Associés (DAA) inc.

MONTREAL
QUÉBEC
SAGUENAY
MONT-TREMBLANT
www.arbour.ca

› imaginer › évaluer › intégrer l'espace urbain

D O S S I E R



L'art et la ville

Contributions du milieu artistique

Initiatives institutionnelles

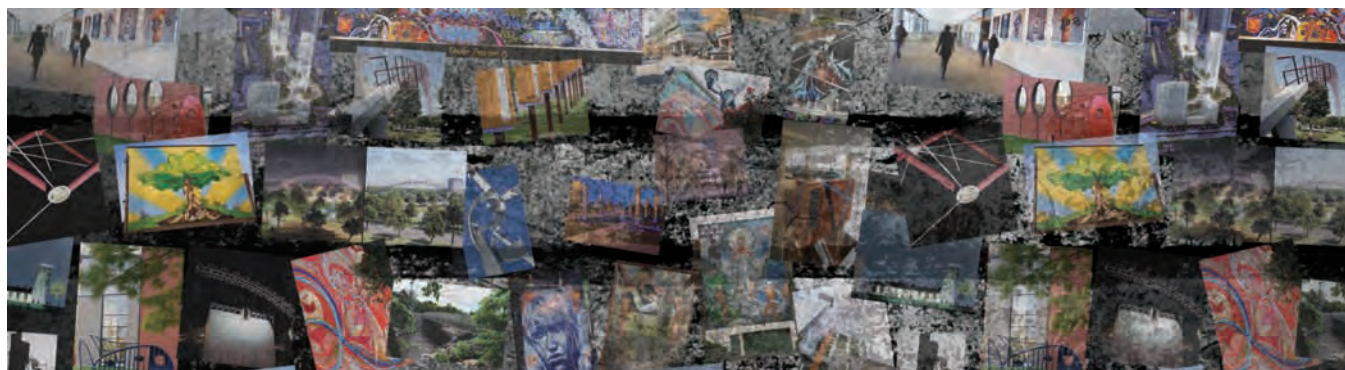
L'art dans la formation des urbanistes

Points de vue de professionnels
de l'aménagement



L'intégration des arts dans la ville, l'intention de design et le conseil en urbanisme

Depuis dix ans j'exerçais la profession à laquelle j'avais été initié lorsque, en poste à Saint-Hyacinthe, j'ai réussi à gagner la confiance de mes supérieurs et du maire Clément Rhéaume pour réaliser un projet urbain qui serait témoin du savoir-faire architectural et artistique contemporain. Nous aspirions à marquer la trame urbaine par l'intégration d'une œuvre artistique majeure à l'entrée nord de la Ville, dont le langage serait actuel tout en s'inscrivant dans la lignée du patrimoine architectural des générations passées. En renfort, je fis appel à monsieur Jean-Louis Robillard, architecte, mon professeur de design que je n'avais pas revu depuis la fin de mes études.



Dès notre première poignée de main, il me questionna sur l'à-propos de ma pratique : « *Que fais-tu ici?* » me dit-il. Il me mit au défi de lui décrire en une phrase l'essence de ma pratique dans ce milieu qui m'avait accueilli. Incapable de donner la réponse attendue, j'abordai le mandat que je souhaitais lui confier : un concours auprès des architectes locaux. L'objectif était de réaliser un projet d'art urbain de facture contemporaine qui devait accueillir des locaux pour des organismes et un bureau d'information touristique. Ainsi s'est concrétisé l'Espace Maskoutain, dessiné par l'architecte Sylvain Allaire et l'ingénieur émérite János Baracs. Ce projet méprisé par le nouveau conseil municipal, ignoré par la population a été reconnu par l'Ordre des architectes du Québec qui a décerné à son concepteur une mention d'excellence en design urbain en 1993.

Peu de temps après, j'occupais de nouvelles fonctions à Boucherville. La question laissée sans réponse de mon professeur me poursuivait toujours : « *Quelle est l'intention de design qui modèle mes interventions en milieu urbain?* » Mon expérience à Boucherville allait peut-être me permettre d'y répondre.

Cette ville de banlieue avec bientôt 40 000 citoyens n'avait aucun lieu de centralité.

Les lieux de socialisation et les services à la communauté étaient diffus. Quelques années plus tard, lorsque j'ai élaboré le Plan d'urbanisme avec l'assistance de l'urbaniste-conseil Geneviève Élie, cette préoccupation était toujours présente et nous avons là l'occasion de mettre sur la table une intention de design qui avait eu le temps de mûrir, de s'enrichir et de trouver ses racines.

Le centre-ville de Boucherville est maintenant enraciné autour d'une grande œuvre d'art conçue par le sculpteur Yacek Jarnuskiewicz, laquelle est imbriquée dans un important réseau de transport actif qui mène à des résidences de forte densité, des commerces sur rue, des terrasses, un marché public, un centre communautaire au bord d'un grand lac de rétention des eaux pluviales, des lieux d'emploi qui s'accordent au profil des citoyens. Ce projet a été reconnu d'intérêt par l'Institut de Design Montréal en 2002, qui l'a rangé parmi ses finalistes dans la catégorie Architecture de paysage.

Ce long préambule vient situer l'intention derrière le dossier de la revue *Urbanité* portant sur la relation entre les Arts et la Ville. « *L'urbaniste qui agit en tant que conseiller auprès de différentes instances publiques et privées intègre un ensemble de variables dans*

ses propositions d'aménagement, mais qu'en est-il de la variable artistique ? » À la lumière des exemples cités, on comprend **que tout est dans l'intention de design de l'urbaniste.**

Avec la précieuse collaboration de Marie-Soleil Brosseau, de Sarah-Maude Guindon et de Charlotte Horny, nous avons identifié de nombreux sujets. Plus nous en discutons, plus riches étaient nos découvertes. Nous avons même pensé créer notre propre revue tant le sujet est vaste et intéressant.

Nous vous invitons à lire nos articles qui portent d'abord sur les démarches du monde artistique pour investir l'espace urbain. De là vous serez interpellés par les institutions qui privilégient l'outil artistique dans leur action sur la ville. Puis, comme nous nous adressons particulièrement aux urbanistes, nous avons voulu jeter un regard sur la formation artistique des futurs diplômés pour finalement recueillir l'avis de différents professionnels de l'aménagement sur la pratique qui favoriserait l'intégration de l'art dans la ville.

Bonne lecture. ■

Bruno Bergeron est urbaniste conseil et commissaire ad hoc à l'Office de consultation publique de Montréal



Clara Gutsche, *Les soeurs de la visitation, La pocatière*, 2001. Vieux-Port, Montréal.

Le Musée d'art urbain

La Ville comme espace d'exposition France Gascon

L'idée à l'origine du Musée d'art urbain était d'offrir en plein cœur de la ville de Montréal, des surfaces d'accueil pour des oeuvres en arts visuels dans des espaces accessibles à partir du domaine public. Deux formes d'art étaient visées plus particulièrement : la photographie et la peinture, deux laissées-pour-compte de l'art public. Le format visé se voulait quant à lui monumental. Le projet nécessitait, comme de raison, une connaissance fine des multiples réglementations, relativement contraignantes, touchant l'affichage en ville. Deux types d'espaces étaient envisagés : les murs des édifices et les espaces verts. Pour les murs des édifices, la mire était placée sur des espaces et des formats habituellement dédiés à l'affichage commercial, dont on se distinguait toutefois par un contenu de nature absolument et strictement artistique.

Des intentions à la mise en place du Musée

À partir de ces prémisses, le projet du Musée a fait son chemin. Des ententes ont été prises avec des propriétaires d'édifice ou de terrain et de grandes structures métalliques autoportantes supportant des boîtes lumineuses ont été conçues par le designer montréalais Michel Dallaire pour accueillir les oeuvres. Le Bureau d'art public de la Ville de Montréal a veillé à toutes les étapes d'avancement du projet, diverses sources de financement ont été identifiées et, finalement, des artistes ont été approchés.

C'est ainsi que le Musée d'art urbain est apparu dans l'espace public montréalais,

d'abord par une présentation unique à la bibliothèque du Mile-End, en 1997, puis par une série ininterrompue, depuis 2001, de grandes expositions réunissant les oeuvres d'un ou de plusieurs artistes. La plupart des artistes ayant exposé dans le cadre du Musée sont des habitués des musées et des galeries, mais seul un très petit nombre d'entre eux avaient, avant leur expérience au Musée d'art urbain, été invités à investir le domaine public.

Une visibilité accrue pour les arts visuels

Déjà peu présents dans le domaine public, les arts visuels le sont encore moins lorsqu'on ne considère que les seules pratiques en deux dimensions, des pratiques

presque toujours reléguées aux espaces couverts, privés ou alors accessibles contre un droit d'entrée. L'objectif était donc de donner de la visibilité à ce qui, le plus souvent, ne se laisse apprécier qu'au terme d'une longue course à obstacles que seuls les initiés osent entreprendre.

La durée des projets a été une autre caractéristique du Musée. Nous voulions offrir une troisième voie entre l'irruption soudaine et éphémère, qui est souvent l'apanage des interventions en arts visuels dans la ville, et le statut d'œuvre permanente, qui vient avec son lot de contraintes et où le concept d'« intégration » a tendance à prévaloir sur le message proprement artistique. Une liberté



Marie-Jeanne Musiol, *Camp (périphérie) : les faubourgs. Auschwitz-Birkenau, Pologne, 1994-2002. 3,90m x 4,68m. Vieux-Port, Montréal.*

« Que l'espace urbain puisse se muer en un espace d'exposition dont profiteront autant les piétons que les automobilistes, cela lui confère une indéniable valeur ajoutée. »



Alexandre Castonguay et Adad Hannah, *Tunnel, 2003, Etude de mouvement 2, d'après Gilbreth, 2003. Vieux-Port, Montréal.*

plus grande était offerte aux artistes qui devaient, bien entendu, répondre au contexte urbain dans lequel ils s'inséraient, mais qui devaient le faire selon leur propre lecture du contexte et non suivant un programme architectural qui aurait défini au préalable leur rôle, comme cela arrive pour la plupart des œuvres d'art public résultant de programmes d'intégration à l'architecture. Le défi artistique était donc plus étendu. Quant à la visibilité des expositions, celles-ci bénéficiaient d'un accès qui se voulait ininterrompu, étant visibles à partir du domaine public en tout temps, autant le jour que la nuit, été comme hiver. Chaque exposition du Musée a été présentée pendant environ deux ans, l'intérêt d'une telle durée étant aussi de donner aux usagers le temps nécessaire à une appropriation des contenus.

Surmonter les obstacles et enrichir l'espace urbain

Que l'espace urbain puisse se muer en un espace d'exposition dont profiteront autant les piétons que les automobilistes, cela lui confère une indéniable valeur ajoutée. Il est à souhaiter que la sophistication grandissante dont fait l'objet la planification des aménagements urbains laissera davantage de place à ce genre d'initiative et aura pour effet de les encourager. Les embûches auxquelles doit faire face ce genre de projets sont énormes, qu'elles soient réglementaires, financières ou organisationnelles. Aucun projet mis de l'avant par le Musée n'aurait pu cheminer sans l'appui de quelques visionnaires ayant une conception très ouverte de l'espace urbain. Que ce soit à partir de la sphère privée ou publique, à titre de gestionnaire de programme, propriétaire



Marie-Jeanne Musiol, *Camp (périphérie) : les champs. Auschwitz-Birkenau, Pologne, 1994-2002. 4,68m X 3,90m. Vieux-Port, Montréal*

d'édifice ou de commerce, responsable d'organisation ou encore responsable politique, ils ont vu le potentiel qu'avaient ces projets et leur ont donné le coup de pouce nécessaire pour qu'ils prennent leur envol.

Si, du côté des urbanistes, on accepte davantage de considérer l'exposition urbaine comme un outil de plus dans l'arsenal dont on dispose pour faire vivre la ville et lui donner une dimension humaine et vibrante, il n'y a pas de doute que les interventions de ce type pourront, avec ce nouvel allié, gagner en visibilité et en nombre, et peut-être sortir de la marginalité dans laquelle elles sont encore confinées. ■

museedarturbain.com

France Gascon est directrice du Musée d'art urbain.

Poésie et fiction d'un microterritoire

Catherine Lalonde Massecar

Une multitude de collectifs émerge aux abords du Pont Jacques-Cartier, dans le quartier Sainte-Marie de Montréal depuis ces dernières années. Les rêveurs s'y croisent et s'y rassemblent pour bâtir des projets porteurs d'idéaux, évocateurs de poésie.

Le Péristyle Nomade, un collectif de créateurs interdisciplinaires, porte une affection particulière à ce quartier. Ses projets sont alimentés par des réflexions sur les composantes brutes que recèle le territoire. Le noyau central de la jeune compagnie s'est formé à la coopérative de travail Touski, un café familial et culturel de Sainte-Marie. Ce lieu est rapidement devenu le point de ralliement du collectif.

Délimité par un fleuve inaccessible, un gigantesque pont et quelques artères bien trop passantes, le quartier, fragile de son passé industriel, inspire ceux qui voient au-

delà des carcasses présentes sur le territoire. Le collectif s'approprie ce microterritoire et en fait un terrain d'expérimentation. Les rues et ruelles du quartier accueillent aujourd'hui leurs interventions impromptues, leurs dons d'œuvres, leurs parcours/découvertes et leurs événements festifs, faisant de l'espace public une plateforme de diffusion alternative en milieu urbain.

À travers ce processus de recherche, les artistes explorent de nouvelles façons d'arpenter le territoire, de laisser place à des rencontres inattendues et d'ouvrir des dialogues avec la communauté. À cet effet, des

ateliers de création relationnels offrent aux habitants la possibilité de contribuer à une parcelle des projets de création.

Le Péristyle Nomade prépare pour le printemps 2010 *Labyrinthe artistique, une nouvelle façon de visiter le quartier centre sud* dans le cadre du *Programme montréalais d'action culturelle*. Avec la population, le collectif inventera une fiction urbaine inspirée par l'espace public. Ensemble, ils imagineront de nouvelles façons de découvrir le patrimoine architectural et les dynamiques intrinsèques du quartier. Au bout du processus : la création d'un parcours



ÉRIC O. LACROIX

1



1- PERDU / TROUVÉ - Sentier urbain par Geneviève L. Blais, avec la complicité de Natasha P. 20 000 cailloux blancs tracent un chemin qui sillonne les rues et ruelles, menant jusqu'au fleuve. ■ Projet : dans le cadre des Ateliers Panta rhei. juin 2009.

2- Cohésion et autres tentatives de Danny Gaudreault, mai 2008, dans le cadre du projet Commandos 2361

3- Affiche du projet : Écho d'un fleuve 2009. ■ Graphisme : Patrice St-Amour.

4- Déambulateur urbain avec KUMPA'NIA. ■ Projet : Écho d'un fleuve 2009.

FELIX BOWLES

2



FELIX BOWLES

3



ÉMILIE ALPER

4

« L'ensemble des manœuvres du Péristyle Nomade émane d'un désir très simple : accentuer l'esprit de collectivité dans les espaces partagés et y infuser rêverie et poésie. »

urbain¹, mêlant performances artistiques, outils multimédias et infiltrations du territoire.

Nos villes et nos quartiers sont en constante transformation. La contribution du collectif

à cette évolution se traduit par des legs d'œuvres artistiques, mais également par des traces éphémères qui, elles, marquent la mémoire. Ainsi, l'ensemble des manœuvres du Péristyle Nomade émane d'un désir très simple : accentuer l'esprit de collectivité

dans les espaces partagés et y infuser rêverie et poésie. ■

www.peristylenomade.org

Catherine Lalonde Massecar est fondatrice et directrice artistique de Péristyle Nomade.



Dances Invisibles d'O.D.N.

■ *Projet : Écho d'un fleuve 2009*



À qui mieux mieux de Sonia Martineau, mai 2008. ■ Projet : dans le cadre du projet Commandos 2361.

¹ Le parcours sera présenté lors de la troisième édition de l'événement d'art urbain l'Écho d'un fleuve, du 10 au 12 juin 2010.

Une initiative française : POlau

Le pOlau-Pôle des arts urbains est un pôle de recherche français sur les arts et la ville basé à Tours (France). Piloté par Maud Le Floc'h, urbaniste-scénariste, il regroupe architectes, géographes, élus, artistes, etc. Ses activités s'articulent selon trois axes. Tout d'abord, il soutient la création artistique urbaine et en particulier les projets d'arts vivants. Il est aussi à l'initiative de programmes d'interprétation sensible de la ville. À son actif, *Tabula rosa*, un jeu de table conçu par un collectif d'architectes et d'urbanistes invitant les habitants à « révéler l'imaginaire de leur ville », proposé notamment à Tours lors de la présentation du plan d'aménagement et de développement durable de la ville. Enfin le pOlau oeuvre en matière de prospective urbaine. Organisateur de diverses conférences sur les arts et la ville, il a notamment mis sur pied *Un élu, un artiste-Mission Repérage(s)*, une recherche-action menée dans treize villes de France au cours de laquelle un maire ou un adjoint à l'urbanisme et un artiste échangent leurs visions de la ville. Ce projet a d'ailleurs inspiré le réseau Les Arts et la Ville (cf p....) qui a mis en place depuis 2007 les laboratoires artistiques de développement local *Un élu-un artiste*, qui prennent la forme de parcours d'une journée dans la municipalité d'accueil au cours desquels l'artiste et l'élu se livrent à une lecture sensible de la ville.

www.polau.org/index.php/programmation

L'art marginal à Montréal

Un mouvement de plus en plus organisé

Marie Soleil Brosseau et Sarah-Maude Guindon

QUELQUES PRÉCISIONS DE VOCABULAIRE

- Le graffiti est une pratique qui comporte la réalisation d'une peinture à l'aide de bombes aérosols, sur un mur de bâtiment privé ou public. Un graffiti thématique à grande échelle, signé par son créateur, est nommé « **pièce** ».
- Un message, une signature ou simple symbole réalisé aléatoirement est désigné comme étant un « **tag** », a peu de valeur artistique, voire même considéré comme du vandalisme.
- Une oeuvre réalisée dans un espace public, ayant un thème, une cohésion esthétique est plutôt reconnue comme une « **murale** ».

Certains murs de la ville de Montréal servent de canevas à plusieurs individus depuis les années 1990. À cette époque, l'apparition d'un nombre croissant de graffitis dans certains quartiers a soulevé plusieurs problématiques quant à la propreté des espaces publics, l'appropriation illégale des murs par les graffiteurs et le contrôle de cette pratique. Perçue comme un mode d'expression chaotique et ponctuel, cette forme d'art marginale est cependant devenue de plus en plus organisée et acceptée. Trois intervenants nous dévoilent leur point de vue sur cette évolution.

pecté et connu du milieu ne sera en principe pas défigurée par d'autres individus. Cela assure une certaine propreté de l'environnement visuel qui, dès lors, n'est plus pollué par un ensemble d'affiches et de « tags » sauvages.

Des interventions communautaires sont désormais organisées par UP, pour mettre en place des programmes éducatifs sur le graffiti et assurer une sensibilisation du public au monde du graffiti. Sterling Downey a par exemple récemment travaillé en collaboration avec l'École Secondaire Massey-Vanier à Cowansville, afin d'aider à l'encadrement de cette pratique. Un partenariat soutenu avec la Ville de Montréal au cours des dernières années a également mené à la création de subventions, afin que des fonds soient accordés aux programmes éducatifs. La pièce magistrale réalisée sur le bâtiment Old Brewery dans le Vieux Montréal a reçu une subvention de 30 000 \$.

M. Downey explique que les adeptes réalisent leurs graffitis indépendamment les uns des autres. Chaque individu muni d'une bombe aérosol de peinture peut conséquemment « tagger » aléatoirement un coin de mur, ce qui rend le contrôle des actes de vandalisme par les autorités policières beaucoup moins efficace. La prévention et l'éducation sont beaucoup plus utiles aux villes, puisqu'elles permettent de réduire leurs budgets d'intervention en nettoyage.

L'intervenant municipal, un partenaire clé

M. Raymond Carrier, conseiller en planification au Service des infrastructures, du transport et de l'environnement de la Ville de Montréal, abonde en ce sens. Il explique qu'en 1995-1996, l'ancienne Ville de Montréal avait mis sur pied un programme

Le graffiti : vandalisme ou expression marginale reconnue?

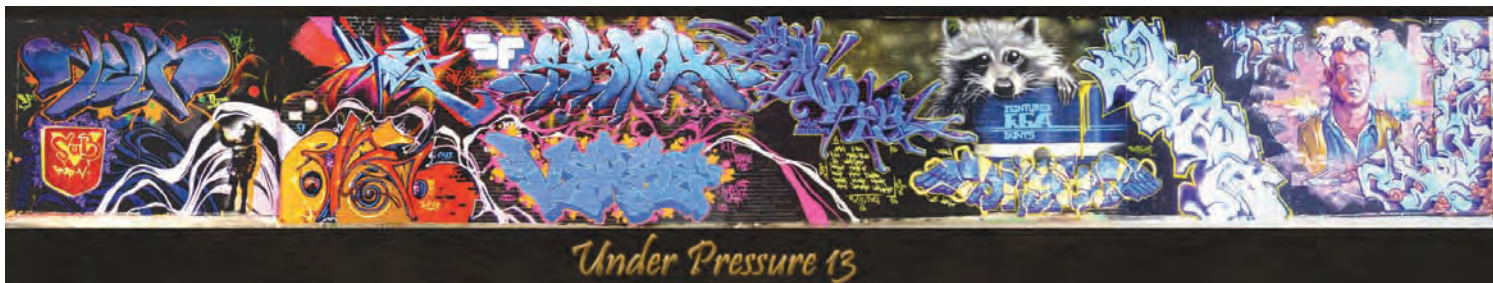
Graffiteur reconnu et fondateur de la convention annuelle internationale « Under Pressure » (UP), Sterling Downey milite ardemment depuis plusieurs années, afin de démystifier la pratique du graffiti. UP travaille à la promotion d'événements, publie une revue mensuelle et chapeaute divers projets éducatifs en partenariat avec plusieurs municipalités.

M. Downey explique que les graffiteurs n'oeuvrent plus dans l'illégalité et qu'ils cherchent généralement à obtenir la permission du propriétaire pour réaliser une pièce d'envergure sur un bâtiment. Il note que l'obtention d'un permis municipal est superflue, car ce mode d'expression se veut en partie aléatoire et spontané. Selon lui, investir l'espace public de la sorte permet d'enrayer les problématiques de vandalisme, puisqu'une pièce réalisée par un artiste res-



STÉPHANE COCKE

Projet Mu : Murale sur Prince-Arthur, Plateau-Mont-Royal



de nettoyage de grande envergure, dans le but d'éradiquer le nombre croissant de « tags » sauvages et de diminuer le vandalisme sur l'ensemble du territoire montréalais. Cette stratégie s'articulait autour de trois axes : la prévention, la sensibilisation et l'éradication. Elle s'insérait dans un contexte nord-américain de réponse des grandes villes à la montée en popularité du graffiti. Elle se distinguait cependant par son objectif de prévention et de sensibilisation, et ne misait pas uniquement sur la répression des graffeurs. Mis de côté lors de la fusion municipale, le plan d'action découlant de la stratégie a été remis à l'ordre du jour au cours des quatre dernières années.

La Ville accepte désormais des projets d'art mural (graffiti inclus), mais ces projets, précise M. Carrier, doivent être issus d'une démarche de concertation entre l'arrondissement, le propriétaire du mur, la communauté et l'artiste. M. Carrier note l'impact positif de ces réalisations sur le milieu : l'art mural est apprécié par les résidents, l'espace public semble plus habité et les divers lieux investis sont embellis. Ces projets, selon lui, ne suscitent cependant pas d'initiatives urbanistiques, puisque **ce type d'expression peut être considéré comme une composante du travail d'embellissement des milieux** et cette étape est rarement incorporée lors des premières démarches de revitalisation.

À savoir si l'encadrement de l'art mural au sein de la Ville de Montréal s'imbrique dans une intention artistique d'aménagement, M. Carrier note que depuis la fusion municipale, l'autonomie des arrondissements en matière d'aménagement fait en sorte qu'il est difficile d'avoir une vision et une intervention communes sur l'ensemble du territoire. Une vision artistique de la Ville serait certainement souhaitable et c'est pourquoi la Ville est toujours à la recherche de financement pour réaliser les projets et



Projet Under Pressure

établir les dialogues entre les graffeurs, les adeptes de l'art marginal et les citoyens.

Redéfinition de la marginalité : l'exemple de MU

Ces pionniers de l'art mural auront créé un dialogue productif entre les graffeurs et les intervenants municipaux. L'organisation et la structuration de cette pratique marginale ont ouvert la voie aux artistes qui veulent démocratiser l'art visuel en investissant l'espace de la rue. Les fondatrices de Mu, organisme à but non lucratif, souhaitent d'ailleurs accomplir cette mission, tout en favorisant le développement social. Inspirées par l'expérience de la ville de Philadelphie, où plus de 3 000 œuvres ornent les murs, Elizabeth-Ann Doyle et Emmanuelle Hébert ont développé Mu à Montréal, voulant reproduire l'impact positif observé dans les espaces publics de cette ville américaine.

Le processus participatif qu'elles ont instauré pour la réalisation des murales est, selon



Projet Under Pressure

elles, aussi important que le résultat. Les citoyens du quartier sont impliqués dès les premières démarches d'élaboration d'un projet. L'organisme MU désire impliquer, informer et sensibiliser les habitants des secteurs où les murales sont réalisées. Les espaces à investir sont choisis selon leur emplacement et leur problématique. Les murs aveugles ou les murs victimes de vandalisme et visibles d'une voie publique sont les espaces que MU préconise et cible pour ses murales. Parfois, ce n'est pas l'organisme qui choisit le mur, mais il lui est plutôt proposé par un organisme, comme cela a été le cas pour la murale au Patro le



STÉPHANE COCKE

Prévost, dans le quartier Saint-Michel, ou par un propriétaire dont un des murs du bâtiment est couvert de tags comme dans le cas de la murale sur Prince-Arthur. MU est devenu une entreprise reconnue pour son travail professionnel et sa vocation sociale; c'est la raison pour laquelle, les arrondissements de la Ville de Montréal sont réceptifs à leur démarche. MU approche divers acteurs au sein des arrondissements, s'adressant aux responsables de la culture et de la propreté, en plus de faire appel à un élu. Lorsqu'un projet est présenté et élaboré en partenariat avec les arrondissements, les projets suivants se réalisent plus facilement, les contacts étant déjà établis. La démarche doit cependant être répétée dans chaque arrondissement. Les autorités municipales sont à la fois un partenaire financier et un facilitateur pour l'obtention des permis et l'organisation de l'émondage. De plus, afin d'éviter le simple « art décoratif », MU demande que les murales soient accessibles à la compréhension générale, que le choix de l'artiste s'effectue après une réflexion. L'acte de création prenant place dans l'espace public, les résidents du quartier apprécient le travail de l'artiste, puisqu'ils le voient travailler pendant plusieurs semaines consécutives.

Ce mode d'expression est dès lors plus accepté socialement que le graffiti, puisqu'il n'émerge pas d'une situation illégale ni d'un



Projet Mu : Murale au Centre Patro Le Prévost, Saint-Michel

objectif revendicateur et parfois provocateur. Cependant, les nombreux échanges entre les autorités municipales et le groupe UP auront sensibilisé les élus à l'art mural. Sans la venue du graffiti et des réactions qu'elle a entraînées, la collaboration de la Ville aux démarches de Mu n'auraient peut-être pas été aussi faciles.

D'un point de vue urbanistique, il ne faut pas négliger l'impact de ces formes d'art sur l'environnement urbain. Elles permettent d'animer le parcours dans la ville, tout en démocratisant l'accessibilité à l'art. Juchés au détour d'un espace public, la murale ou le graffiti sont regardés par plusieurs individus.

Projet Mu : La 6^e sphère de la culture, Villeroy

Certains y porteront attention plus que d'autres, ce qui n'empêche en rien la fonction esthétique de cet art. De plus, la particularité du processus participatif fait en sorte que les citoyens assistent en temps réel à l'évolution du projet et finissent par s'approprier l'œuvre. ■

Marie Soleil Brosseau, est bachelière en Sociologie et poursuit une maîtrise en études urbaines à l'UQAM. Elle est collaboratrice pour Urbanité.

Sarah-Maude Guindon, urbaniste-stagiaire, travaille présentement chez Mobiligo et est une collaboratrice pour Urbanité.



Les Arts et la Ville, un réseau pour le développement culturel dans les municipalités

Lynda Roy

Depuis 1987, le réseau *Les Arts et la Ville* œuvre pour soutenir et promouvoir le développement des arts et de la culture à l'échelle locale. Il regroupe aujourd'hui plus de 450 municipalités et 145 organismes du Québec et de la francophonie canadienne. Ce rassemblement d'élus, de fonctionnaires municipaux, de travailleurs culturels et d'artistes, voué à la culture, est unique en son genre. Une coprésidence assurée par un élu municipal et un acteur du monde culturel traduit l'engagement et la collaboration du secteur de la politique municipale et du monde culturel pour assurer aux arts et à la culture une place d'importance dans le devenir des localités.

L'art public est une façon concrète de démocratiser l'art pour les citoyens. Il rehausse la qualité des paysages et contribue à l'amélioration de la qualité de vie. « *Les œuvres d'art déployées dans l'espace public façonnent les paysages locaux de manière singulière et s'offrent en rempart à la banalisation des lieux, ce qui contribue à renforcer l'image des localités*¹. »

Florent Cousineau, artiste multidisciplinaire et membre du conseil d'administration du réseau, est bien connu dans le domaine de l'art public au Québec. Il souligne que « le niveau de sensibilisation des municipalités à la réalisation d'œuvres sur le territoire traduit la force de leur identité culturelle et que la présence d'œuvres d'art public est un bon indicateur du degré d'attractivité touristique et de développement local ». La réalisation d'une œuvre qui s'inscrit dans le paysage apporte une occasion de contact entre l'artiste et les citoyens. Florent Cousineau raconte que son œuvre du pont-sculpture du Moulin de La Chevrotière, à Deschambault (photos 1 et 2), fut d'abord l'objet d'une certaine incrédulité de la part des citoyens. Cependant, l'achat de matériaux dans la localité, l'installation de l'œuvre, et les échanges quotidiens de l'artiste avec la population locale lors du processus de construction ont transformé ce premier sentiment réfractaire. La sculpture a reçu un accueil curieux avant finalement d'être adoptée par les gens du village. L'œuvre fait maintenant partie de leur

promenade, de leur quotidien : elle leur appartient.

Autre membre du réseau, l'artiste Dominique Laquerre implique les citoyens dans sa démarche artistique. Elle crée des œuvres d'art public depuis plus de quinze ans dans la région de Chesterville. Ses interventions artistiques se font dans la nature. « *L'art a produit un effet spectaculaire et pourtant subtil sur la collectivité. Il a déclenché chez les gens la conscience de leur propre territoire, de leur communauté et de leur histoire régionale*². »

Le rôle pancadien du réseau *Les Arts et la ville*

L'art public est un champ de pratique bien présent au sein du réseau. *Les Arts et la Ville* offre d'ailleurs un guide pratique sur le sujet qui définit ce qu'est l'art public, les avantages de la présence de telles œuvres sur les territoires et un résumé des politiques d'art public de villes comme Moncton, Vancouver, Richmond et Victoria. Le guide a été conçu pour être un outil concis et utile. Une autre publication, *La valise culturelle de l'élu municipal*, parue en 2009, explique le système culturel. On y trouve une section consacrée à l'art public. Il y est question de la politique locale d'art public, des raisons de l'adopter et des moyens de la financer.

Les Arts et la Ville soutient aussi l'art public par la tenue d'un concours annuel pour le prix Aménagement qui récompense l'effort

déployé par les municipalités locales et régionales de comté pour intégrer la culture à l'aménagement de leur territoire. Ce prix, auquel s'associe Télé-Québec, sera décerné pour la onzième année en 2010. Il reçoit l'appui de l'Ordre des architectes du Qué-



L'art public, guide pratique. Collection formation, Les Arts et la Ville (page couverture)

1 *L'art public : guide pratique*, collection Formation, Les Arts et la Ville, avril 2006.

2 Dominique Laquerre. *Sur le terrain – In the Field*, John K. Grande, Éditions d'art Le Sabor 2007, p. 23.



PHOTOS : DAVID VACHON

1

Vue de nuit du Pont du moulin de la Chevrotière, réalisé par Florent Cousineau en 2008 à Deschambault-Grondines.



2

Pont du moulin de la Chevrotière, réalisé par Florent Cousineau en 2008 à Deschambault-Grondines.

« Le niveau de sensibilisation des municipalités à la réalisation d'œuvres sur le territoire traduit la force de leur identité culturelle et la présence d'œuvres d'art public est un bon indicateur du degré d'attractivité touristique et de développement local. »

bec, de l'Ordre des urbanistes du Québec et de l'Association des architectes paysagistes du Québec. Le jury reçoit chaque année des propositions de qualité et attribue ce prix dans trois catégories déterminées selon la taille des populations des municipalités ou des MRC candidates. Les réalisations admissibles concernent la création ou le réaménagement d'un espace public extérieur conçu au cours des cinq dernières années. Le prix récompense les projets qui comportent une dimension culturelle visuellement manifeste. Celle-ci se caractérise par différents aspects : l'intégration d'une œuvre d'art, la mise en valeur du patrimoine, le traitement artistique ou sur mesure des composantes (mobiliers urbains, mise en lumière, aménagement paysager, signalisation, etc) ou encore l'intégration d'un équipement culturel temporaire ou d'un espace de diffusion à ciel ouvert. Parmi les critères d'évaluation, le jury tiendra compte, après l'originalité et la qualité esthétique, de la réussite de l'intégration de la réalisation au contexte environnant, du travail multidisciplinaire mis à contribution ainsi que de l'adéquation aux besoins et aux attentes du milieu.

Le prix Aménagement 2010 sera remis pendant le colloque annuel de *Les Arts et la Ville* qui se tiendra à Victoriaville les 5, 6 et 7 mai prochain. Mentionnons qu'en 2009, lors du colloque de *Les Arts et la Ville* tenu à Lévis, l'artiste André Dubois



Effet de serre, œuvre de Dominique Laquerre

inaugurerait son œuvre *Suite lévisienne*, intégrée à l'architecture du nouveau Centre de congrès et d'expositions de la Ville.

D'autres outils, offerts par le Réseau, tels que le portail Web, *Les carnets de l'action culturelle locale*, traduit bien la place prépondérante que prennent les œuvres d'art public dans les municipalités. Des images de quelques-unes de ces œuvres installées aux quatre coins du Québec s'affichent sur le site Web aux côtés des actualités, d'un inventaire culturel et d'un forum consacré au développement culturel et artistique. Les images sont fournies par les municipalités et les artistes eux-mêmes, fiers d'appartenir à ce réseau et de contribuer à l'élargissement de l'action et de la réflexion sur les arts dans la ville et dans les municipalités de toutes les grandeurs, de la plus modeste à la plus imposante. ■

Les Arts et la ville – www.arts-ville.org
Lynda Roy est directrice générale du réseau Les Arts et la Ville.

Intégrer l'art public au Quartier Concordia

Clarence Epstein

DOSSIER



Nicolas Baier et Cabinet
Braun-Braën – 2003, Coin Sainte-Catherine et Mackay,
Pavillon intégré Génie, Informatique et Arts visuels,
niveau du métro.



Geneviève Cadieux
Lierre sur pierre – 2009, Vue du 2^e étage, coin de
Maisonnette-Ouest et Guy, John Molson School of
Business



Pierre Blanchette
Nacelle – 2009

Née en 1974 de la fusion du Collège Loyola et de l'Université Sir-George-Williams, l'Université Concordia est un établissement urbain qui répond aux besoins de populations diversifiées et ancrées dans des environnements multiculturels. Tandis que le campus Loyola, construit au début des années 1900, arbore un caractère bucolique dans Notre-Dame-de-Grâce, le campus Sir-George-Williams, érigé dans les années 1950, doit chercher à se démarquer parmi la multitude de gratte-ciel et d'espaces aménagés au centre-ville de Montréal. C'est dans l'optique de mieux définir l'environnement de ce campus tout en verticalité que le projet du *Quartier Concordia* a vu le jour en 2003.

Les témoins de l'évolution du quartier où se trouve le campus du centre-ville – à l'ouest de la rue Bishop et au sud de la rue Sherbrooke – peuvent attester que Concordia a largement contribué à le refaçonner. En effet, en coordination avec la Ville de Montréal, les espaces publics, l'architecture, le mobilier urbain, le débit de

circulation, la signalisation et l'éclairage ont été modifiés, afin de mieux définir la présence de l'Université et de bonifier son voisinage polyvalent.

La réussite du projet du Quartier Concordia repose grandement sur la consolidation des liens entre l'ancrage architectural des édifices

du campus et les façades qu'ils occupent dans les rues de Montréal. C'est d'ailleurs au Groupe Cardinal Hardy, lauréat en 2003 du concours d'urbanisme, que l'on doit cet entrelacement virtuel d'espaces institutionnels et municipaux qui bordent l'intersection du boulevard De Maisonneuve et de la rue Guy.



« L'un des moyens originaux adoptés pour tirer profit de ces espaces à la fois universitaires et publics a été d'y incorporer stratégiquement des œuvres d'art public, afin de marquer le caractère culturel des lieux. »

Geraldo Pace

*Les génies du génie – 2008, Couloir, Pavillon intégré Génie, Informatique et Arts visuels.
Façade Nord, coin de Maisonneuve-Ouest et Guy, John Molson School of Business*

L'un des moyens originaux adoptés pour tirer profit de ces espaces à la fois universitaires et publics a été d'y incorporer stratégiquement des œuvres d'art public, afin de marquer le caractère culturel des lieux. Les œuvres d'art intégrées dans le Quartier Concordia créent non seulement un dialogue entre les espaces intérieurs et extérieurs, mais elles permettent également au public de sentir qu'il se trouve dans un quartier universitaire où loge, entre autres, la plus grande faculté des beaux-arts du Canada et l'une des plus dynamiques.

Ainsi, fixée au mur-rideau de 560m² sur la façade du pavillon des arts visuels, rue Mackay, la murale en verre de Nicolas Baier est la plus grande de l'histoire du Programme d'intégration de l'art à l'architecture mis en place par le gouvernement du Québec. L'iconographie comprend des références historiques, artistiques et institutionnelles à

la flore emblématique des quatre communautés fondatrices de Montréal, aux jardins victoriens et aux vitraux de l'église St-James the Apostle située à proximité, au grand écran de l'ancien cinéma York et, par son large et resplendissant feuillage, à la diversité de la communauté universitaire.

De fait, en plein cœur du Quartier Concordia et à proximité de la Place Norman-Bethune récemment réaménagée, on prévoit intégrer pas moins de dix œuvres d'art. On peut déjà y admirer la boîte flottante « Nacelle » de Pierre Blanchette, la muraille réfléchissante « Lierre sur pierre » de Geneviève Cadieux, la statue de Norman Bethune réalisée par Situ Jie, « Les génies du génie » de Geraldo Pace, la photographie paisible de Holly King intitulée « Le sublime et la mer », et la muraille abstraite en béton des années 1960 de Claude Thériault.

Considérant que le Quartier Concordia entoure l'une des intersections les plus achalandées de Montréal où convergent lignes de métro et de bus, pistes cyclables et circulation piétonne, l'engagement de l'Université Concordia à valoriser l'art reflète non seulement avec force ses racines citoyennes dont elle s'enorgueillit à juste titre, mais constitue aussi une occasion de signifier à ses différents publics que le Quartier Concordia est bien celui de l'égalité, de la tolérance et de la créativité. ■

www.concordia.ca/publicart

www.concordia.ca/quartierconcordia

Clarence Epstein, Ph.D. est directeur du département Projets spéciaux et affaires culturelles au Cabinet de la rectrice de l'Université Concordia.

L'art public et la requalification des espaces urbains

Le défi de la nouvelle ville

Louise Parisien

Qu'est-ce qui distingue une ville ou plutôt comment une ville réussit-elle à se distinguer? Son architecture, ses espaces verts, sa vie culturelle et sportive, ses services de base? Toutes ces réponses sont bonnes dans la mesure où elles répondent aux besoins des citoyens. Meilleures encore sont les villes qui savent se démarquer lorsqu'elles innovent en embellissant de façon originale leur cadre urbain tout en requalifiant des espaces de vie.

DOSSIER



« Attirer le regard, qu'il soit celui du citoyen ou du visiteur qui passe, s'est révélé un succès dans les grandes villes de ce monde. »



Œuvre Arrête de l'artiste (détail) Donald Doiron, Centre aquatique Paul-Pelletier, secteur Aylmer.

L'intégration des arts à l'architecture, à l'aménagement et à l'environnement est un enjeu de taille pour une ville comme Gatineau, fière d'être la quatrième plus grande ville au Québec. L'art public est jeune sur son territoire et les œuvres réalisées à ce jour dans le cadre de son programme du 1 % (municipal) ont ouvert la voie à de nombreux autres projets à venir qui sauront contribuer à transformer des lieux (édifices, parcs, rues et quartiers) et leur donner une signature unique.

Dans le domaine de l'architecture, deux centres aquatiques et une caserne de pompiers ont permis respectivement, en 2007, en 2008 et au printemps dernier, la réalisation de trois nouvelles œuvres d'intégration, dont une extérieure.

Le programme en art public de la Ville de Gatineau issu des orientations de sa politique culturelle adoptée en décembre 2003 a déjà contribué à la mise en valeur de

plusieurs lieux et espaces publics tout en offrant aux citoyens et aux visiteurs la découverte d'œuvres qui témoignent du talent des artistes et de la diversité de leurs pratiques. Depuis 2006, cinq concours ont été lancés. Fort différents selon la commande, ils ont sollicité la participation d'artistes professionnels, sauf pour l'un d'entre eux où la participation de citoyens de tous âges et d'employés visait la création de deux designs de regards d'égout : pluvial et sanitaire. Inspirée de concours que d'autres villes canadiennes avaient réalisés avec succès, la Ville de Gatineau innovait en s'adressant à la fois aux citoyens et aux employés, rendant ainsi visible et esthétique un objet utilitaire sans cachet, pour la promotion de l'art et du sentiment d'appartenance.

L'installation du premier regard d'égout pluvial réalisé par le citoyen lauréat du concours *Reg' Art d'égout* lancé en 2008 prenait une place de choix à proximité de la résidence du gagnant. Au fil de l'usure, les

Design du regard d'égout
pluvial, citoyen lauréat :
Dimitri Gagnon Morris

VILLE DE GATINEAU



Design du regard
d'égout sanitaire,
employée lauréate :
Véronique Marcl

VILLE DE GATINEAU



regards d'égout pluviaux et sanitaires seront remplacés par les deux nouveaux modèles au design unique.

Attirer le regard, qu'il soit celui du citoyen ou du visiteur qui passe, s'est révélé un succès dans les grandes villes de ce monde. Elles y ont vu tout le potentiel pour se différencier en offrant une expérience de visite qui vaut à chaque fois le détour. Elles ont dû parfois oser et accepter la critique, certains projets ayant été mal compris ou trop visionnaires, pour finalement devenir les images de marque de ces villes.

L'œuvre *Réflexion* des artistes réputés, Simon Bouffard, Claude Chaussard et André

Fournelle, inaugurée en 2007, a suscité tout à la fois controverse et émerveillement et a été le résultat du coup d'envoi de la mise en œuvre du premier grand projet d'intégration des arts à l'environnement urbain de la Ville de Gatineau. Œuvre contemporaine lauréate d'un concours lancé à l'échelle nationale, elle obtenait cette même année, le prix Aménagement Télé-Québec – Les Arts et la Ville. Nouvelle venue dans un secteur du centre-ville gatinois, en voie de revitalisation et de mise en valeur, l'installation *Réflexion* est venue parachever avec distinction le projet de réaménagement de deux grandes artères : les boulevards Saint-Laurent (devenu le boulevard des Allumettières) et Maisonneuve, projet réalisé conjointement

avec la Commission de la capitale nationale du Canada.

Avec ce type de programme, les municipalités jouent un rôle prépondérant en assurant la mise en place de projets artistiques novateurs et diversifiés qui, au fil du temps, témoigneront de leur vitalité en matière de culture et de leur apport à une transformation positive du cadre urbain. ■

Louise Parisien est responsable de la collection permanente et de l'art public Service des arts, de la culture et des lettres Ville de Gatineau



Œuvre *Réflexion* (détail) des artistes Simon Bouffard, Claude Chaussard et André Fournelle (2006)

Cette œuvre, composée de 64 arbres stylisés épousant le site remodelé et rappelant l'histoire industrielle du bois de Gatineau, est récipiendaire du Prix aménagement Télé-Québec Les Arts et la Ville 2007, catégorie municipalités de 100 000 habitants et plus.

Intégration de l'art dans les projets du ministère des Transports du Québec

Guy Bédard

DOSSIER



Le gouvernement du Québec a confirmé en 1996 sa volonté d'intégrer l'art à l'espace public en adoptant la *Politique d'intégration des arts à l'architecture et à l'environnement des bâtiments et des sites gouvernementaux et publics* (décret 955-96).

Cependant, la section 3 du Champ d'application spécifie que : « La présente politique ne s'applique pas aux routes, aux ponts, aux viaducs, aux barrages, ni aux stationnements ». Seuls les édifices de services (halte routière, kiosque d'information touristique) présents à l'occasion dans une emprise autoroutière, appliquent cette Politique. C'est le cas notamment de la halte routière de Saint-Nicolas en direction Québec : en conformité avec la Politique, cette construction récente a intégré une œuvre d'art; dans ce cas, un vitrail.

Rond-point de l'Acadie de nuit



MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

Rond-point de l'Acadie

Pour ceux qui l'ignorent, le MTQ a sous sa responsabilité (réseau provincial) environ 5 100 ouvrages d'art! Vous aurez deviné qu'il ne s'agit pas ici d'œuvres artistiques au sens d'une production d'artiste professionnel, mais essentiellement de ponts et viaducs franchissant routes et cours d'eau. Alors, quel lien est-il possible de faire entre l'art et le ministère des Transports?

Les ouvrages d'art, la fonctionnalité avant tout

Des préoccupations esthétiques ont guidé les concepteurs des ponts au cours des âges. Certains ouvrages se sont démarqués pour leurs prouesses techniques, mais également par l'élégance de leur conception : le pont du Gard, le Pont de Londres, le Golden Gate, le Pont de Québec et, plus récemment, le Viaduc de Millau.

Convenons cependant que ceux-ci constituent des exceptions au milieu d'ouvrages le plus souvent axés sur la fonctionnalité. À ce titre, les ingénieurs ont suivi le Mouvement moderne apparu dans la première moitié du XX^e siècle ; celui-ci a marqué l'architecture par une conception plus épurée des constructions.

La fonction comme finalité produit parfois des objets peu attrayants et participe, dans ces cas, à ce qu'on appelle une banalisation du paysage. De façon plus marquée, François Cardinal, journaliste à *La Presse*, titrait, le 31 décembre 2004, « Nos viaducs sont laids ». Il y soulignait le manque d'attrait de ces structures exposées à la vue de milliers d'observateurs et ce pour des dizaines d'années. Citant des exemples européens et montréalais, ce dernier faisait valoir la valeur du travail d'équipe en période de conception où des professionnels du design (architectes, architectes paysagistes, artistes, etc.) peuvent amener leurs contributions au travail des ingénieurs en valorisant esthétiquement ces équipements. Un projet du MTQ est cependant donné en

exemple (rond Point l'Acadie) pour sa démarche multidisciplinaire et l'intérêt du résultat obtenu.

Le traitement architectural, le retour des préoccupations visuelles

La dernière décennie au Québec a été marquée par une augmentation des collaborations entre professionnels, dont le résultat le plus tangible se transpose dans une approche architecturale du traitement des ouvrages d'art. L'expression architecturale se traduit par des considérations esthétiques visant la mise en valeur de ces structures. On sous-entend donc que l'acceptation sociale des observateurs du réseau (usagers de la route et riverains d'une voie rapide) occupe davantage de place dans l'appréciation qualitative de l'équipement.

La portée du design associée au traitement architectural passe majoritairement par l'ajout de motifs, de couleurs et de textures aux surfaces de finition des ponts, viaducs et écrans antibruit. Mais les concepteurs peuvent élargir les gestes esthétiques : formes et couleurs des poutres d'acier, éclairage de type décoratif, choix des gardes corps et ouvrages de retenue, etc.

On accompagne fréquemment ces actions de mise en valeur et d'intégration de la structure par des interventions paysagères. L'ouvrage d'art étant par sa nature un ouvrage de franchissement, il signale un attrait du paysage (cours d'eau) ou un point de rencontre (route) qu'il est pertinent de faire valoir comme repère. Les aménagements paysagers et travaux de terrassement peuvent participer à l'atteinte de ces objectifs.

La prise en compte de toutes ces considérations visuelles et esthétiques améliore la qualité de l'expérience proposée à l'usager du réseau routier, qu'il soit touriste ou habitant des régions traversées. La route permet l'accès au paysage. Elle peut le révéler et le promouvoir, mais devrait en plus participer à sa qualité et tendre à l'amélioration du cadre de vie des citoyens.

Où se situent les artistes dans tout cela? Des pistes à explorer!

Certes, l'approche du Ministère est quand même éloignée de la production de l'œuvre artistique et de l'artiste visuel. Les professionnels du design contribuent à une démarche de création qui peut, à certains égards, être qualifiée d'artistique. Toutefois, l'œuvre d'art ponctuelle insérée dans un lieu ne trouve pas aisément sa place dans le contexte d'une emprise routière.

À moins d'un changement à la *Politique d'intégration des arts à l'architecture et à l'environnement des bâtiments et des sites gouvernementaux et publics*, l'évolution perceptible dans le cadre actuel s'appuie sur la composition d'équipes multidisciplinaires, avec la présence d'artistes dans des contextes signifiants. La commande ne serait pas la production d'une œuvre autonome, mais davantage l'apport d'une vision artistique à déployer dans les ouvrages usuels d'une route.

La notion d'art public évolue et l'expression artistique se diversifie. Une de ces approches s'exprime par une intervention paysagère connue sous différentes appellations : land art, land art environnemental, art environnemental, art in situ, etc. Placées dans le contexte d'une emprise autoroutière, on peut entrevoir des interventions utilisant les matériaux courants des concepteurs des abords de route : terre, pierre, plante, etc.

Le récent réaménagement de la Promenade Champlain à Québec, en bordure du fleuve Saint-Laurent, illustre de belle façon l'approche artistique dans un contexte combinant voie de transit sous responsabilité du MTQ et parc public municipal. Ce projet demeurera longtemps une référence pour le succès qu'il connaît auprès de sa clientèle et la qualité de sa conception soutenue par une équipe multidisciplinaire.

Les considérations artistiques, un investissement dans notre paysage

La qualité de notre environnement bâti, construit et naturel se reflète systématiquement sur notre satisfaction personnelle à habiter un lieu ou à le parcourir. Cette donnée non chiffrée stimule pourtant notre décision de choisir une ville, une région ou d'en visiter une autre. Une valeur économique positive se dégage donc de cette approche.

L'évolution des préoccupations citoyennes et celles des concepteurs permet de faire évoluer les pratiques et d'intégrer une approche plus sensible des aménagements sous la responsabilité du MTQ. L'intégration de l'art, d'une approche artistique ou esthétique, ne s'oppose pas à la performance technique, mais la complète et l'enrichit. En faisant place à la prise en compte d'une telle approche dans la conception de nos ouvrages, nous collaborons indirectement à la *Politique d'intégration des arts* et « l'enrichissement du cadre de vie par la présence de l'art ». ■

Guy Bédard est architecte paysagiste au ministère des Transports du Québec

Sensibilisation aux arts dans les programmes universitaires en urbanisme

Marie Lessard, urbaniste

Les étudiants en urbanisme de l'Université de Montréal sont-ils sensibilisés aux arts? Pour répondre à cette question posée par *Urbanité*, j'ai lancé, à la veille des vacances de Noël, un appel à mes collègues, en plus de m'appuyer sur ma propre expérience¹. Les quelques commentaires reçus témoignent des voies très diversifiées qu'empruntent les contacts de nos cours de baccalauréat et de maîtrise avec l'art.

D'abord, en remettant à l'ordre du jour la morphologie urbaine et les composantes traditionnelles de la ville, les cours et ateliers portant sur l'urbanisme opérationnel et le design urbain abordent certes l'*art de bâtir les villes*², mais ils le font modestement. La place de la formation esthétique reste en effet secondaire, entre autres, en raison de l'importance de la gestion urbaine. Cette dernière contribue néanmoins à la thématique artistique, de manière plus périphérique, via l'analyse des impacts des événements et équipements artistiques sur l'évolution de la ville, y compris comme outil de marketing.

Les contributions sur l'art sont aussi théoriques, abordant par exemple le rôle des œuvres d'art (du monument au graffiti) dans la ville et, de manière plus large, l'apport de la littérature et des arts visuels à la connaissance de la ville et à la construction de son imaginaire :

« (...) en rappelant la façon dont les œuvres littéraires (...) exploitent l'univers urbain pour nourrir leur création, il est possible d'accéder à l'imaginaire suscité par la ville, par

sa trame et sa morphologie. Cet imaginaire véhicule à son tour une certaine image de la ville qui contribue à forger son identité et qui tend également à orienter les pratiques. »
(S. Breux, décembre 2009)

Par ailleurs, l'Institut d'urbanisme faisant partie d'une Faculté de l'aménagement, nos étudiants côtoient des collègues en design (industriel et d'intérieur), en architecture et en architecture de paysage, plus au fait qu'eux des dimensions esthétiques et artistiques de notre environnement et plus habiles à les communiquer. Toutefois, nonobstant quelques expériences ad hoc au cours de l'histoire de la Faculté et, surtout, un atelier multidisciplinaire en design urbain ayant perduré une vingtaine d'années, les programmes de premier cycle sont relativement fermés sur eux-mêmes, en partie pour des raisons d'accréditation professionnelle. Les programmes de deuxième cycle, qui occupent une part grandissante dans nos murs, sont en général plus transversaux. Aussi, les étudiants en urbanisme peuvent entre autres bénéficier de l'accent mis sur la qualité des espaces

publics dans le nouveau programme en design urbain et de l'intérêt pour l'intégration de la dimension mémorielle à l'intervention sur la ville, véhiculé par le programme en conservation de l'environnement bâti.

Bref, à moins que sa formation antérieure ne l'y ait préparé, l'urbaniste formé à l'Université de Montréal n'a pas les outils conceptuels et techniques pour intégrer l'œuvre d'art à la ville, dans un sens concret et matériel. Toutefois, sa formation doit au moins intégrer – elle le fait et devrait sans doute le faire davantage – une connaissance large des manifestations et des divers rôles, tant politique, symbolique et mémoriel que ludique et esthétique, des arts dans la ville. Quel que soit son domaine d'intervention, l'urbaniste doit conjuguer divers enjeux et la justesse de ses conseils et interventions repose tout autant sur sa sensibilité culturelle que sur ses connaissances juridiques, techniques et autres. ■

Marie Lessard, urbaniste, est professeure titulaire à l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal.

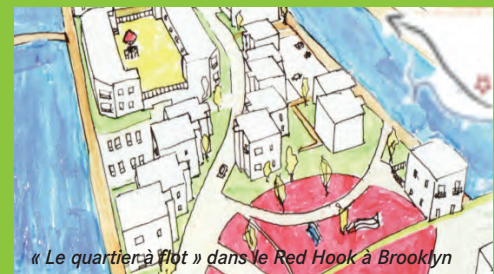
1 Je remercie Gérard Beudet, Sandra Breux, Daniel Gill, Michel Raynaud et Juan Torres de leurs apports qui ont nourri les constats qui suivent. Ce texte est toutefois personnel et ne se veut pas représentatif d'opinions de l'Institut d'urbanisme.

2 En référence au célèbre *L'art de bâtir les villes : l'urbanisme selon ses fondements artistiques* de Camillo Sitte (1889).

L'art et la formation en urbanisme à l'UQAM

Denis Proulx, urbaniste

L'art en urbanisme est souvent associé aux différentes formes d'art présentes dans la ville. Que ce soit l'art public, l'art dans la rue ou l'art de la rue, ces formes d'art, présentes dans l'espace public, sont les premières évoquées. Bien sûr, nous pensons aussi à l'architecture, l'ingénierie, le paysage ou le design qui sont considérés comme des formes d'art plus "appliquées" et fonctionnelles, mais tout aussi maîtres et responsables, que les premiers, de leur art respectif. Ainsi, est-ce que l'urbanisme, artistiquement parlant, n'est qu'un collage de ces arts ou peut-on penser qu'il existe une forme d'art spécifique de l'urbanisme?



Il y a une dizaine d'années, le programme du baccalauréat en urbanisme à l'UQAM a été radicalement modifié. Plutôt que la formule disciplinaire traditionnelle en silo, une approche intégrée d'enseignement et d'apprentissage a été mise en place pour chacune des années du baccalauréat.

C'est en troisième année, que les étudiants doivent choisir un projet urbain autour duquel ils se regroupent en équipe, afin de développer une proposition d'aménagement. Chaque projet doit s'insérer dans un contexte urbain, ici au Québec ou à l'étranger, s'appuyer sur les principes du développement durable, s'arrimer au contexte social et culturel et, surtout, inclure tous les aspects de mixité sociale et de multifonctionnalité fonctionnelle.

Il s'agit de développer, pour cette année terminale, leur projet respectif en adoptant la méthodologie du design urbain. Tout d'abord, l'élaboration d'un dossier urbain où ils ont à analyser les aspects physiques, sociaux et économiques de la zone de contexte et du quartier auquel ils ont à s'intégrer. Ensuite, après avoir arrêté les enjeux et les objectifs d'aménagement, c'est la phase d'idéation et de concertation, où ils élaborent les concepts d'aménagement, déterminent les lignes guides et les critères

d'évaluations et génèrent les scénarios d'aménagement. Enfin, après avoir évalué les scénarios, ils développent la proposition d'aménagement qui sera soumise à la consultation publique lors de la présentation finale.

C'est surtout au cours de la deuxième phase, celle de la composition urbaine, qu'ils manipulent les notions artistiques. Le processus d'idéation, en urbanisme, est basé sur la capacité que nous avons d'arrimer les concepts au contexte social et culturel et, surtout, d'en tirer les principes de composition urbaine propres au lieu, propres à sa mémoire par l'évocation du « *genius loci* »¹. Cet art, celui de « l'édification et de l'aménagement de l'espace des villes »², c'est l'art urbain. Ainsi, l'art urbain nous permet de « remonter » aux structures qui ont façonné ce lieu par l'évocation de la mémoire du lieu et le design urbain, de « descendre » vers la transformation du paysage urbain en y intégrant l'ensemble des arts de la ville. L'art urbain devient alors le lieu d'expression et d'intégration des arts de la ville, tels l'architecture, l'ingénierie, l'architecture du paysage et l'art public. À partir de l'étude de la mémoire du lieu, les étudiants en urbanisme apprennent à donner toute l'importance et la place attendue à l'art public, à ses oeuvres d'art, comme expression de la

nature sociale, culturelle et artistique du lieu, du quartier, de la ville.

Ainsi, dans un cas, « *le quartier à flot* » dans le Red Hook à Brooklyn³, une équipe a élaboré un concept où le passé industriel du port a été évoqué, en projetant une image forte et identitaire du quartier Red Hook, tout en proposant un projet urbain pluriel et convivial.

L'autre projet, « *Al sur de la meridiana* » à Barcelone⁴, a su, par son concept, faire ressortir les différentes couches du palimpseste de la ville, afin de redonner à un quartier presque disparu, sa mémoire et un nouvel élan pour le XXI^e siècle.

Ces deux projets sont une illustration éloquent que l'urbanisme, par son enseignement et son apprentissage inscrits dans un processus de design urbain, n'est pas un patchwork artistique, mais bien un lieu où toutes les formes d'art, de l'architecture à l'art public, y sont intégrées en un art en soi, l'art d'aménager la ville, l'art urbain. ■

Denis Proulx est architecte, urbaniste et professeur en urbanisme au département d'études urbaines et touristiques à l'École des sciences de la gestion de l'Université du Québec à Montréal

1 C. Norberg-Schulz, *Genius Loci, paysage, ambiance et architecture*, Bruxelles, P. Mardaga, 1981.

2 Définition tirée de P. Merlin et F. Choay, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, PUF, « Quadrige », 2005.

3 CHARTRAND Amélie, GONÇALVES Luis, GRAVEL Félix, LAPERRIÈRE Laurie et SONEA Alexandru, projet "Le quartier à flot", Red Hook, Brooklyn, 2009

4 DESPARD, Tania, INTERLINO Vittorio, LESSARD Julie, TREMBLAY Frédéric et WATTERS Jérémie, projet "Al sur de la meridiana" Barcelone, 2009



De l'art dans la ville à l'art dans la façon de penser la ville

L'intégration de l'art dans la maîtrise en aménagement du territoire et de développement régional (ATDR) de l'Université Laval

Johanne Brochu

Alors que l'art est partie intégrante des différentes disciplines et métiers de l'aménagement, son apport prend plusieurs formes en fonction des objets et des échelles d'intervention : l'art dans la ville et l'art dans la façon de penser la ville se combinent différemment selon les pratiques et le contenu de leurs propositions.

L'art trouve son expression la plus éclatante en design urbain, notamment par l'importance donnée à l'esthétique via le travail de composition urbaine. En urbanisme et en aménagement du territoire, l'apport de l'art se fait plus diffus et c'est surtout en termes de regard posé qu'il porte fruit.

C'est dans cet esprit que la maîtrise en ATDR, qui intègre aménagement du territoire et urbanisme, met à profit le registre de l'art de même que les liens étroits qui l'unissent à la maîtrise en design urbain de l'École d'architecture de l'Université Laval.

L'association du regard de l'art à une démarche analytique fonde un processus itératif fécond qui favorise la créativité et l'innovation. Libre des contraintes de l'analyse scientifique, qui exige un découpage et une nécessaire réduction, l'art, dans son sens large, permet une appréhension sensible des situations dans leur globalité. L'ouverture à de nouvelles perceptions, la saisie de phénomènes émergents que cette lecture permet, nourrit la réflexivité et la capacité critique. Le dialogue entre les registres de l'art et de

la science contribue ainsi à une meilleure articulation de la théorie et de la pratique et facilite l'arrimage entre l'étude d'une situation et la conception d'un projet d'aménagement, quel qu'il soit.

L'École supérieure d'aménagement et de développement (ÉSAD) offre à ses étudiants plusieurs activités pédagogiques qui procèdent, à différents degrés, d'une telle démarche qui rejoint les principes de Sitte et de Geddes. Outre les cours du programme de design urbain — qui sont très populaires auprès des étudiants en ATDR — certains cours conçus spécifiquement pour la formation en aménagement intègrent explicitement le regard de l'art. Parmi ceux-ci figurent notamment les cours de *Revitalisation des centres-villes*, qui fait du patrimoine le catalyseur de stratégies de redéveloppement; le cours *Planification urbaine* : contraintes et outils dans lequel les projets sont revisités à la lumière des impératifs de la concrétisation; le cours *Morphologies urbaines et interventions sur la ville* initie les étudiants aux principales approches en morphologie urbaine; le cours obligatoire *Théories et pratiques de l'urbanisme* aborde le difficile

arrimage entre le discours et le geste à la lumière d'une analyse comparative des différentes conceptions de l'urbanisme, celles plus près de l'art urbain et celles issues des sciences sociales. L'essai-laboratoire, véritable lieu d'intégration de la multidisciplinarité, vise la formulation de projets d'intervention ancrés dans une réalité matérielle selon différentes perspectives, de l'environnement à l'urbanisme classique. Enfin, les multiples facettes de nos rapports aux territoires sont explorées dans le cadre de CinÉSAD où étudiants et professeurs assistent à la projection de films suivie d'échanges souvent passionnés.

Ces activités, qui croisent les registres de l'art et de la science, de la réflexion et de l'action, mettent à profit l'éclairage mutuel du quoi faire et du comment faire et ce selon différentes perspectives d'aménagement. Sous cet éclairage, l'opposition des intentions, des désirs et des moyens devient un paradoxe créatif. ■

Johanne Brochu est professeure à l'École supérieure d'aménagement et de développement

Une expression artistique pour l'aménagement des espaces urbains

Kristopher Parent

Symbole d'identité collective, le paysage urbain comporte un pouvoir évocateur socioculturel et identitaire très fort dans une ville. L'adoption par les usagers des différents projets qui y sont implantés dépend non seulement de l'intégration harmonieuse des fonctions, mais aussi des éléments visuels et esthétiques qui composent leurs aménagements.

Un aménagement sans lacune sur les plans pratique et technique pourrait être boudé par ses potentiels usagers s'il ne s'inscrivait pas dans leur cadre de paradigmes esthétiques, ou s'il ne s'intégrait pas à son environnement. Au contraire, un aménagement qui présente des éléments plastiques et environnementaux particulièrement intéressants verra non seulement son pouvoir polarisant décupler, mais s'inscrira dans le temps avec une empreinte beaucoup plus significative qu'un projet purement fonctionnel.

Pourtant, si les aspects esthétique et artistique peuvent avoir un impact positif très important, il arrive parfois qu'ils soient ignorés au moment de la planification. Les impératifs économiques peuvent les reléguer aux oubliettes. Ou encore, il arrive, malheureusement, qu'ils soient occultés, car ils sont considérés comme accessoires ou même carrément contraignants. Or, la pérennité des aménagements dans un paysage urbain rend d'autant plus primordiale l'attention qui devrait être portée à leur intégration dans l'environnement.

L'urbaniste joue souvent un rôle-clef auprès des décideurs. Dans une municipalité, c'est souvent lui qui peut sensibiliser ces derniers à l'importance des aspects historique, culturel et esthétique des projets. Il peut proposer des critères de réalisation et même des outils qui permettront à l'architecte paysagiste et au promoteur d'intégrer plus systématiquement les préoccupations d'harmonie esthétique dans les orientations d'un projet, afin que soient créés des aménagements fonctionnels qui soient aussi des œuvres d'art urbain.

Souvent, des balises trop contraignantes ou trop générales ont pour effet de ne pas inciter

à l'expression artistique et de brimer toute possibilité créative ou la volonté de sortir des sentiers battus. Des critères par rapport à la présence d'éléments particuliers d'un lieu, à une situation géographique unique, etc. seraient souhaitables pour favoriser l'intégration du volet esthétique. C'est souvent l'urbaniste qui, à partir des indications techniques et des contraintes physiques, définit la fonction du lieu à aménager. En effet, comme chaque projet s'insère dans un cadre urbain déjà existant, cette fonction pourrait prendre en compte l'intégration d'éléments tels que le patrimoine, l'environnement, la végétation, l'achalandage, etc.

Ainsi, afin de permettre à l'architecte paysagiste d'exercer un véritable processus de créativité et d'intégrer les préoccupations esthétiques, il serait intéressant que l'urbaniste fournisse ces indications quant au « potentiel artistique » de chaque site à aménager.

De plus, à l'aide des critères, l'urbaniste pourrait identifier les sites d'une ville propices à une insertion artistique, originale et novatrice. L'urbaniste pourrait encourager ainsi davantage d'initiatives artistiques de la part de l'architecte paysagiste et assurerait une complémentarité entre les divers projets d'un même secteur. En effet, de tels critères d'originalité permettraient que chaque projet s'inscrive dans une vision d'ensemble donnant à la ville un certain esthétisme général (par des thématiques, matériaux ou éléments récurrents, par exemple).

Ainsi, l'architecte paysagiste, connaissant le niveau d'originalité permis ou requis, serait plus à l'aise de laisser libre cours à sa créativité et de s'assurer que « l'œuvre »



soit cohérente avec les caractéristiques de l'environnement dans lequel elle s'insère.

L'urbaniste peut ainsi définir un ensemble de critères esthétiques, visuels et vocationnels donnant un cadre de référence avec lequel travailler pour bonifier l'expression artistique. Cet ensemble de critères pourrait devenir, pour le projet, une contrainte de plus à respecter au même titre que les contraintes budgétaires et d'échéance du client. Il serait intéressant notamment qu'un pourcentage du coût de construction de chaque projet d'aménagement, à l'instar des projets d'édifices publics où un pourcentage du budget est consacré à une œuvre d'art, soit réservé pour la bonification esthétique.

Toutefois, une chose est certaine, cette approche exige une étroite collaboration entre tous les acteurs impliqués, politiciens, urbanistes, architectes paysagistes et promoteurs. Ainsi, à l'aide des critères esthétiques et d'une sensibilité accrue des décideurs, l'architecte paysagiste serait en mesure d'élaborer des projets dans une approche qui le pousserait à se dépasser sur le plan de l'originalité de la vision et du concept. On retrouverait donc des aménagements urbains qui seraient de vraies expressions artistiques auxquelles les usagers pourraient s'identifier. ■

Kristopher Parent, architecte paysagiste



Des Villes et des Icônes

Maxime-Alexis Frappier et Patrick Morand

Comment prennent vie des icônes architecturales comme la Pyramide du Louvre à Paris, le Swiss RE building de Londres, le Kursaal de San Sebastian, le Guggenheim Museum de Bilbao, le Royal Ontario Museum à Toronto, le Perimeter Institute à Waterloo, la tour Burj Khalifa à Dubaï, le Oslo Opera House, la Tour Agbar de Barcelone, le National Stadium de Pékin, le Prada Store de Tokyo, la Maison Coloniale à Montréal...? Comment l'architecte et l'urbaniste peuvent-ils unir leurs compétences pour concevoir de telles œuvres? Quelles sont les attentes de l'architecte et quelles sont les prémisses de base au processus de conception d'un projet d'architecture d'exception?

Une œuvre d'art architecturale propose un langage marginal par rapport à son contexte immédiat. Compte tenu de ce caractère, ces projets hautement symboliques doivent être soumis à un processus d'approbation méticuleux associé au « projet particulier d'urbanisme ». Dans le cadre de ce type de réalisation, l'architecte et l'urbaniste doivent travailler conjointement, afin de réaliser une œuvre qui saura structurer son milieu. Cette collaboration professionnelle hâtive permet l'introduction de regards complémentaires à différentes échelles (macro et micro), dès le début de l'élaboration du projet selon un processus de création plus participatif / interactif.

Dans un scénario de conception idéal, l'urbaniste agit en amont du processus pour identifier les sites capables de recevoir des œuvres signalétiques ou des symboles architecturaux, en définir les contraintes, les objectifs, les visions aménagistes, culturelles, sociales, économiques et politiques souhaitées.

Subséquentement, l'architecte recueille toutes les informations requises à son processus de création, envisage les contraintes du projet (programmatiques, budgétaires, temporelles, etc.) et les confronte. Ce travail préparatoire est essentiel à la réalisation d'un projet significatif puisqu'il initie le premier geste du processus.

« Il ne s'agit donc pas d'établir une réglementation restrictive, mais plutôt d'identifier les objectifs et les intentions d'aménagement qui ne limiteront ni la créativité, ni l'originalité, ni la marginalité. »

*« Les architectes n'inventent rien, ils transforment la réalité. »
Alvaro Siza, Aphorisme*

Processus de création... de la page blanche à la cérémonie d'ouverture

Le processus de création architecturale est, dans la plupart des cas, constitué d'une série de décisions de conception prises de façon successive. Ainsi, de la page blanche jusqu'à la cérémonie d'ouverture, la création du projet se déploie de façon linéaire, tout en permettant les retours en arrière et les changements de direction. Dans ce contexte itératif de création, le premier geste posé par l'architecte prend toute son importance et influence énormément le résultat final de l'esquisse développée par ce dernier. Il est ainsi souhaitable, voire essentiel, que l'architecte puisse avoir accès au début du processus à un maximum d'informations valides et approuvées, orientant adéquatement les premiers gestes de création. Dans le cas d'un projet d'insertion architecturale à l'échelle de la ville, la vision urbaine constitue la donnée de base la plus importante à fournir à l'architecte. Cette vision ne doit cependant pas inhiber ou restreindre l'esprit créatif de l'architecte : elle doit plutôt offrir un cadre de conception riche, stimulant et capable d'accueillir une vision architecturale au langage original et à l'identité unique.

Principaux contextes d'insertion

Le tissu urbain diversifié d'une ville demande à l'urbaniste d'identifier au

préalable les sites d'intérêt et de définir les composantes qui leur confèrent le caractère ou l'identité unique capable d'accueillir un événement, une œuvre d'art architecturale. L'urbaniste doit également comprendre et exposer les interrelations possibles entre les composantes existantes inhérentes au lieu – le *genius loci* – et les symboles susceptibles d'y être implantés. Il ne s'agit donc pas d'établir une réglementation restrictive, mais plutôt d'identifier les objectifs et les intentions d'aménagement qui ne limiteront ni la créativité, ni l'originalité, ni la marginalité. Cette vision urbanistique « souple » ne peut cependant s'appliquer à tous les cas d'insertion architecturale.

L'œuvre architecturale n'est pas toujours planifiée et orchestrée par l'urbaniste, elle s'intègre parfois au tissu urbain de façon inattendue. Certains projets marginaux ne s'insèrent pas nécessairement sur des sites d'intérêt bien définis, mais sur des lots vacants, des espaces résiduels ou lors de la transformation d'édifices existants. Ces sites d'intérêt « secondaires » sont la plupart du temps soumis à une réglementation plus ou moins rigide. Le jugement de l'urbaniste, le talent de l'architecte ainsi que la qualité de la conception du projet soumis constituent alors les éléments essentiels à la réalisation de projets architecturaux significatifs.

Le jugement de l'urbaniste

Pour permettre la réalisation d'une œuvre d'art architecturale sur un site d'intérêt secondaire, l'urbaniste doit faire preuve d'ouverture d'esprit et doit évaluer si les composantes requises à la réalisation d'un projet d'exception sont réunies : architecte, client, commande, budget de réalisation, échéancier, etc. Il doit faire preuve d'un leadership extraordinaire pour orienter les intervenants et les encourager tout au long du processus de création. Quand toutes les conditions sont en place, l'urbaniste doit jouer un rôle de leader actif auprès de tous les plateaux d'approbation du projet, il doit déployer les moyens de ses convictions, être proactif et agir constamment en amont du processus.

La qualité de la conception du projet soumis

Une œuvre d'art architecturale est un projet marginal. Il ne suffit toutefois pas de marginaliser un projet pour créer une œuvre architecturale. L'architecte doit, avant toute chose, combiner talent et effort pour créer un projet significatif et structurant. Une œuvre mal conçue ou mal achevée est davantage nuisible pour une ville qu'un projet anonyme et passéiste. Ce type de projet demande donc à l'architecte une attention particulière. Malgré la nature flamboyante de tels projets d'architecture, l'auteur doit faire preuve d'humilité et doit être à l'écoute des intervenants en les intégrant rapidement au processus de conception. L'architecte doit également faire

de bonnes études préparatoires avant de poser un premier geste de création qui risque ensuite d'aveugler son jugement. Il doit également développer et maîtriser les outils nécessaires à la représentation de son travail pour établir un lien de confiance et un niveau de communication optimal permettant la bonne compréhension des enjeux et de rallier les intervenants, les clients et les usagers du projet.

Leadership par résonance... la clé de l'énigme

C'est uniquement lorsque l'urbaniste et l'architecte développent un leadership de résonance que de tels projets phares peuvent prendre forme. Ce type de leadership met l'accent sur la mission, la vision du projet et mise sur l'accompagnement de tous les intervenants en situation de crise. Il fixe les idéaux qui encouragent l'innovation, mise sur la consultation, est réceptif à toutes les propositions et est davantage collaborateur que « supérieur ».

L'intégration d'un projet architectural significatif et artistique constitue donc un défi majestueux, stimulant et il requiert des efforts importants de la part de tous les intervenants. ■

Maxime-Alexis Frappier est architecte associé MOAQ, MIRAC, a cd f architecture | urbanisme | intérieur et Patrick Morand est architecte MOAQ, pa LEED, a cd f* architecture | urbanisme | intérieur.*

Colloque présenté par la Section du Québec
du Conseil du bâtiment durable du Canada



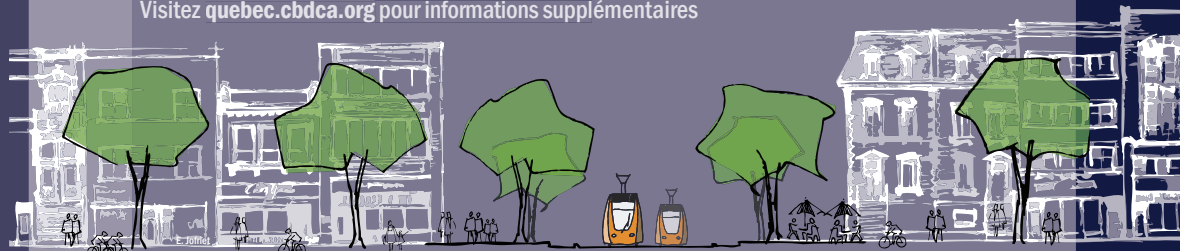
en collaboration avec

École de technologie supérieure
l'Ordre des urbanistes du Québec
l'Ordre des ingénieurs du Québec
l'Ordre des architectes du Québec



Pour nos villes durables, agissons!

13 mai 2010 École de technologie supérieure
Visitez quebec.cbdca.org pour informations supplémentaires



12 mai 2010 - 3 ateliers LEED® - approfondir vos connaissances!



Faire de l'art public une composante
urbaine indispensable

L'avant-projet détaillé du réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville

Lucie Careau et Michel Dufresne, urbanistes

En proposant une requalification des abords de la principale entrée de Montréal, le projet Bonaventure reconnaît l'importance de redonner vie au secteur et de l'enrichir de fonctions qui en feront un carrefour vivant et attrayant, pour ceux qui y passent comme pour ceux qui s'y attendent. À cet effet, l'intégration de l'art public constitue un élément intrinsèque au concept étudié.

*Œuvre signalétique à l'entrée du centre-ville, Avant-projet détaillé Bonaventure,
Cardinal-Hardy et Urban Soland, Société du Havre de Montréal*



Place publique, Avant-projet détaillé Bonaventure, Cardinal-Hardy et Urban Soland, Société du Havre de Montréal



Réhabilitation des passages surélevés, Avant-projet détaillé Bonaventure, Cardinal-Hardy et Urban Soland, Société du Havre de Montréal

Notre équipe formée d'urbanistes, d'architectes et d'architectes de paysage s'est alliée à la participation d'experts en éclairage urbain, en signalisation et en art public. Un Plan de développement de l'art public, réalisé par France Gascon, experte-conseil en muséologie et art public, influence la vision du projet. Réalisé conjointement avec l'équipe de concepteurs urbains, ce Plan révèle l'intérêt d'une collaboration étroite entre les artistes et les aménagistes, particulièrement au sein de ce projet de réurbanisation qui constitue le premier jalon de la vision, fort audacieuse, du renouveau urbain du Havre de Montréal¹. Cette démarche nous a menés aux trois constats suivants :

- Les urbanistes et autres professionnels de l'aménagement ont besoin des artistes pour « toucher » les gens;
- L'art urbain réintroduit la dimension émotive, la mémoire du lieu qui procurent l'inoubliable urbanité d'une ville;
- La diversité des modes d'interventions artistiques contribue à la richesse de l'expérience du lieu.

L'urbanité, l'art et les gens

Malgré le caractère rationnel et parfois rigide (cadre réglementaire, critères et contraintes techniques, limites budgétaires) du projet urbain, la vision idéale de la ville habite les professionnels de l'aménagement. À travers

un grand projet, comme celui de Bonaventure, nous souhaitons introduire au premier plan le sentiment d'urbanité. Cette notion peut définir la ville comme un lieu « du vivre ensemble ».

« Les villes sont un ensemble de beaucoup de choses : de mémoire, de désirs, de signes d'un langage; les villes sont des lieux d'échange, comme l'expliquent tous les livres d'histoire économique, mais ce ne sont pas seulement des échanges de marchandises, ce sont des échanges de mots, de désirs, de souvenirs. » (Calvino, I., 1976). Cette perception sensible des espaces et des communautés sociales bouleverse toutes les hiérarchies préétablies, elle redistribue les espaces physiques et symboliques de la ville pour mieux les partager. **Dans cette vision poétique, l'approche sensible et créatrice des artistes ne peut-elle pas nous éclairer pour contribuer à l'urbanité des lieux ?**

La notion d'artiste et l'imaginaire qui l'accompagne sont liés à l'idée de sujet (moi) et d'altérité (les autres) chez un groupe humain. L'art communique un état d'âme, une réflexion sociale. Autrefois principalement confiné à des fonctions esthétiques, l'art urbain contribue maintenant à l'évolution historique, sociale et spatiale des villes. Il offre une « vision » décalée, mais régénératrice de la réalité, il anticipe les mutations de la ville. Dans cette perspective, la redéfinition de l'entrée Bonaventure constitue une

occasion unique de marquer le tissu urbain de gestes symboliques et identitaires. Le projet permet de promouvoir la diversité, l'ouverture et le dynamisme culturels mont-réalais lors de la mise en valeur des futurs espaces publics.

L'approche adoptée pour le projet Bonaventure

Le concept d'architecture de paysage émis dans l'avant-projet détaillé évoque l'analogie « verdure et culture » pour définir le domaine public de cette entrée de ville. Cette analogie inspire une approche expressive de l'art urbain, au cœur même du projet d'aménagement. Les œuvres d'art peuvent participer à identifier l'espace public d'un quartier comme le démontre l'expérience des villes de Nice et de Paris qui ont intégré des programmes d'art public au parcours des tramways. Notre démarche de conception reconnaît à l'art cette fonction qui lui est propre d'embellir, d'inviter à la convivialité et de contribuer à définir l'urbanisme.

Une démarche collaborative entre le milieu culturel et l'aménagement permet d'imaginer de nouveaux espaces publics qui conjuguent des fonctions symboliques et ludiques par l'art contemporain. L'émergence de concepts artistiques au sein de l'aménagement du domaine public doit sublimer la force emblématique du renouveau urbain de Bonaventure.

¹ La réurbanisation de cette emprise autoroutière, entre les rues Saint-Jacques et de la Commune, initie la mise en œuvre des grands objectifs du Plan de transport, du Plan de développement durable et du Plan d'action – Montréal, métropole culturelle.

Le plan de développement de l'art public (France Gascon, 2008)

Le plan de développement de l'art public tente de rejoindre les gens qui transiteront et ceux qui s'attarderont dans cette nouvelle entrée de ville. En parfaite continuité avec les objectifs globaux du projet, le plan tente de jouer un rôle moteur dans le retissage des liens entre les quartiers (de part et d'autre de l'ancienne emprise autoroutière) et la création d'un pôle d'attraction. Le plan prévoit une répartition des interventions en divers lieux à l'intérieur du projet. Les espaces visés comprennent non seulement l'espace public, mais également les espaces

semi-publics ou privés. L'ensemble du paysage d'entrée de ville est alors interpellé par l'intégration des œuvres d'art. Le concept « verdure et culture » constitue ainsi un thème sous-jacent aux interventions artistiques. Les traits du lieu, actuel et en transformation, doivent être pris en compte. La plupart des œuvres proposées sont de type permanent, mais certaines installations à caractère temporaire sont aussi prévues. La diversité des formats, des médiums et des approches esthétiques est préconisée. Pour chaque type d'œuvre, six critères sont définis : la localisation, le gabarit et le mode d'intégration, la provenance, le coût, le financement et l'échéancier. Les œuvres signalétiques (1 et 2), plus monumentales, bordent les seuils du projet. Elles marquent avec force l'entrée et la sortie du centre-ville, rendant unique l'expérience du passage. La première œuvre signalétique (accès sud) devrait même remplir le défi d'établir un lien iconique avec Montréal. L'œuvre à parcourir (3), au cœur du projet Bonaventure, invite les passants à découvrir et à s'appropriier les lieux. Intégrée aux composantes paysagères, cette œuvre comporte des attraits ludiques, contemplatifs et peut même contribuer au confort des gens. La création de petits îlots de repos répartis dans courettes et au-dessus des basilières permet d'accueillir des petites œuvres à échelle humaine (4). Les passages sous le viaduc ferroviaire peuvent être animés par des installations en vitrine (5). Les œuvres temporaires durant le chantier peuvent conférer une autre dimension à la palissade ou aux terrains en attente. Des événements artistiques temporaires peuvent également introduire l'appropriation des lieux durant les travaux.

L'art comme révélateur urbain

Au cœur du projet Bonaventure, le territoire artistique est à la fois sans borne et complètement ancré dans

le réel. Cette posture éclaire sous un tout autre jour les questions de circulation, de déplacement, de décloisonnement, de mixité... Une telle approche souligne la participation des artistes comme des acteurs à part entière de ce renouvellement urbain. La planification des œuvres d'art proposées favorise la découverte d'une nouvelle entrée au centre-ville, à la fois cohérente et spécifique. ■

Lucie Careau est urbaniste chez le Groupe Cardinal Hardy.

Michel Dufresne est urbaniste et associé chez le Groupe Cardinal Hardy.

Cardinal-Hardy a réalisé l'étude d'avant-projet détaillé pour le réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville (2008) sous la responsabilité de la Société du Havre de Montréal.

RÉFÉRENCES

Calvino, Italo (1976), *Les Villes invisibles*, éditions du Seuil, 1976

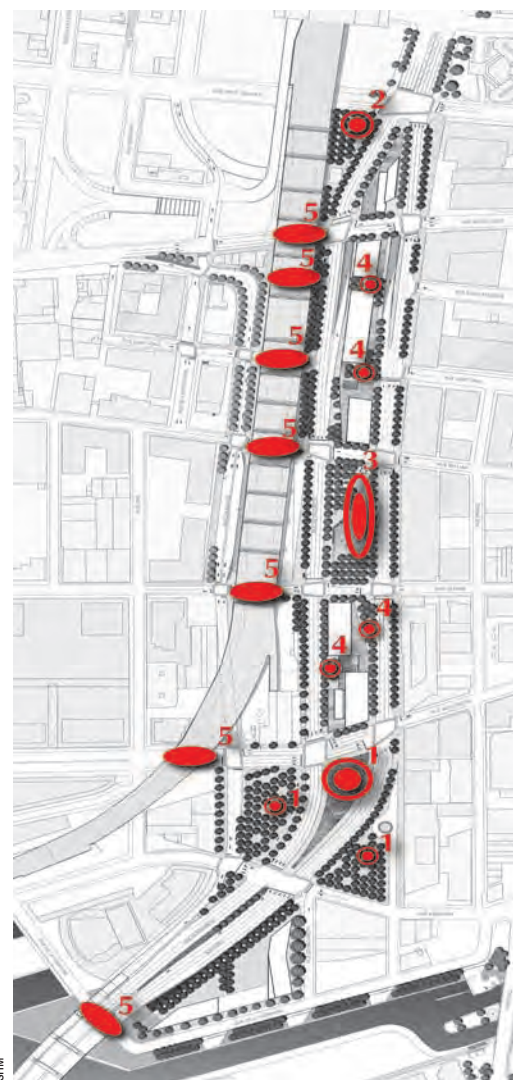
GASCON, France (2008), *Plan de développement de l'art public*, rapport de l'expertise-conseil en muséologie et art public intégré rapport final de l'étude d'avant-projet détaillé 2008

Kahn, Fred (2006), *Nouveaux territoires de l'art et de l'urbanité*, Article publié dans le numéro d'avril 2006 du magazine de La Friche Belle de Mai.

Société du havre, CARDINAL HARDY, URBAN SOLAND (2008), *Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville (phase 1)*, Étude d'avant-projet détaillé, rapport final, 21 novembre 2008

Ville de Montréal (2007), *Plan d'action 2007-2017 – Montréal*, métropole culturelle, Ville de Montréal

Ville de Montréal (2009), *Pour un nouveau cadre d'intervention en art public*, Direction du développement culturel de la Ville de Montréal, Division des équipements culturels, de l'art public et du patrimoine artistique



Cinq types d'œuvres sont retenues et localisées selon leur fonction : œuvres signalétiques (1 et 2), œuvre à parcourir (3- place publique), œuvres d'attrait visuel avec accès semi-privé (4), réhabilitation des passages surélevés (5), œuvres temporaires durant le chantier.

Conclusion

Une ville sans art, une ville sans âme

L'urbaniste qui agit en tant que conseiller auprès de différentes instances publiques et privées intègre un ensemble de variables dans ses propositions d'aménagement, mais qu'en est-il de la variable artistique?

Afin de construire ce dossier et pouvoir répondre à notre interrogation première, nous nous sommes d'emblée tournés vers les institutions, les organismes et collectifs d'artistes qui prennent en charge la diffusion de l'art dans l'espace urbain. Ceux à qui nous avons donné la voix au long de ces articles ne représentent qu'un petit échantillon des acteurs de la sphère artistique québécoise. L'effort de restriction nous a forcé à nous concentrer sur les intentions d'intégration, bien que plusieurs autres types d'art investissent les milieux urbains.

La ville et l'espace public qu'elle offre sont des plates-formes extraordinaires pour favoriser l'expression artistique, il est donc normal qu'une multitude d'intervenants choisissent cette démarche. Qu'en est-il des préoccupations des professionnels de l'aménagement?

Nous constatons suite à cette brève incursion dans les divers univers créatifs que des démarches municipales sont entreprises, dans le but de favoriser l'intégration des arts aux espaces publics environnants. Ces projets semblent toutefois épisodiques, leur émergence étant plutôt contextuelle et propre à certaines formes d'art. Dans d'autres cas, la variable artistique est souvent perçue comme étant superflue, non essentielle à la vie urbaine.

Les architectes et architectes paysagistes semblent plus sensibles à l'esthétisme des lieux, baignant par la nature même de leur fonction dans un domaine de création. L'urbaniste, bien qu'il pose un geste de création en ayant une influence prépondérante sur l'aménagement des espaces, ne semble pas percevoir son travail comme ayant une portée artistique. Pourtant, ces deux corps professionnels attendent des

actions dans ce sens de la part de l'urbaniste. Quels sont les moyens d'y répondre? La formation universitaire ne lui donne manifestement pas tous les outils nécessaires.

L'intention artistique au sein de la ville, du milieu urbanisé et des espaces publics provient plutôt des actions sporadiques, spontanées et communautaires. Les artisans, tant les individus marginaux que les organismes structurés ont eu une influence positive sur les autorités municipales, à force de persévérance et au fil des partenariats créés.

Une ville sans art, sans planification harmonieuse, sans valeur ajoutée, ne serait-elle pas un milieu vide, un espace sans âme? ■

Bruno Bergeron, urbaniste
Marie Soleil Brosseau
Sarah-Maude Guindon, urbaniste-stagiaire
Charlotte Horny



Parc Vincent d'Indy, Boucherville

PHOTOSOFT INC.



Centre multifonctionnel, Boucherville

PHOTOSOFT INC.



Plan Quartier Harmonie, Boucherville



L'affaire Ciment du St-Laurent

L'exercice des pouvoirs réglementaires municipaux est-il devenu plus risqué?

Me Daniel Bouchard

La question des effets potentiels du jugement Ciment du St-Laurent sur l'exercice des pouvoirs réglementaires municipaux demeure peu approfondie. Une municipalité pourrait-elle être déclarée responsable d'inconvénients anormaux subis par le voisinage d'une industrie (par exemple) lorsque son règlement de zonage fait se côtoyer une zone réservée à des usages industriels et une autre vouée à des usages résidentiels? C'est cette question que nous voulons aborder dans le présent article.

Dans les premières lignes de l'arrêt qu'elle a rendu dans l'affaire **Ciment du St-Laurent**¹, la Cour suprême du Canada (ci-après appelée « C.S.C. ») s'est voulue poétique, presque philosophique. Elle débute en effet ainsi son jugement :

« Né de la poussière, destiné à y retourner, l'être humain se résigne mal à vivre en elle. Parfois, las du balai et du sceau d'eau, il n'hésite pas à recourir aux tribunaux pour lui échapper. Le présent dossier le confirme. »

Rappelons que dans cette affaire, la Cour avait à décider d'un recours en dommages-intérêts intenté par les voisins de la cimenterie à l'encontre de celle-ci, via un recours collectif. On sait que ces citoyens ont obtenu gain de cause.

La C.S.C. a eu notamment à traiter de la portée de l'article 976 du *Code civil du Québec* (ci-après appelé « C.c.Q. ») pour décider du bien-fondé de la réclamation en dommages-intérêts des citoyens. C'est ce volet de l'arrêt de la C.S.C. qui a été le plus discuté. Dans la présente, nous voulons, une fois encore, aborder toute cette question.

Nous l'estimons nécessaire, parce que la question des effets potentiels de ce jugement sur l'exercice des pouvoirs réglementaires municipaux demeure peu approfondie, alors que d'aucuns se demandent si une municipalité pourrait être déclarée responsable d'inconvénients

anormaux subis par le voisinage d'une industrie (par exemple) lorsqu'une municipalité aura choisi dans son règlement de zonage de faire se côtoyer une zone réservée à des usages industriels et une autre vouée à des usages résidentiels.

Précisons cependant que nous nous restreignons dans la présente à traiter de la responsabilité d'une municipalité pour ses actes réglementaires (notamment au chapitre du zonage des usages). Nous n'abordons pas sa responsabilité pour ses activités (tenue d'un festival, etc.), ni pour les services qu'elle offre (dépôt à neige, piste cyclable, piste de motoneige, etc.).

Rappel des principaux faits en cause

Dès le début de l'exploitation de la cimenterie en 1955, des problèmes de voisinage opposent Ciment du St-Laurent à des voisins mécontents des conséquences des activités de l'usine. Le ministère de l'Environnement de l'époque est d'ailleurs intervenu à plusieurs reprises à la suite de plaintes relatives à des problèmes de poussières, d'odeurs et de bruits et la Cimenterie a dû produire plusieurs rapports d'incidents environnementaux.

Au travers des années, Ciment du St-Laurent a réalisé des travaux de plusieurs millions de dollars afin d'éliminer, ou à tout le moins réduire sensiblement, les problèmes de poussières, d'odeurs et de bruits générés par ses activités. Et bien que le Ministère ait autorisé à chaque fois les modifications apportées à cette fin par

Ciment du St-Laurent à ses installations, les efforts de Ciment du St-Laurent se seront avérés vains.

N'en pouvant plus et alléguant à la fois des fautes diverses dans l'exploitation de la cimenterie et le caractère anormal ou excessif des troubles de voisinage causés par l'usine, les citoyens ont intenté un recours collectif au nom de l'ensemble des résidents qui demeurent (ou ont demeuré) dans des secteurs voisins de la cimenterie.

Les conclusions du jugement sur le « bon » voisinage

On l'a dit, pour décider du bien fondé de ce recours, la C.S.C. s'est intéressée à la portée de l'article 976 C.c.Q. Cet article, il est bon de le rappeler, a le libellé suivant :

« Les voisins doivent accepter les inconvénients normaux du voisinage qui n'excèdent pas les limites de la tolérance qu'ils se doivent, suivant la nature ou la situation de leurs fonds, ou suivant les usages locaux. »

Cet article impose donc aux voisins le devoir de respecter les inconvénients normaux de leur voisinage. C'est dire par ailleurs qu'ils ne sont pas tenus de respecter les inconvénients anormaux. Dès lors, il faut éviter de causer à ses voisins des inconvénients anormaux. D'où les reproches faits à Ciment du St-Laurent, que la C.S.C. a accueilli en

1 Ciment du St-Laurent inc. c. Barrette, 2008 C.S.C. 64

reconnaissant à l'article 976 la portée suivante :

- **Paragraphes 38 et 87 du jugement :**

« [38] La thèse de la responsabilité sans faute en matière de troubles de voisinage ne fait pas l'unanimité. Cependant, comme nous le verrons, ni le libellé de l'art. 976 C.c.Q., ni l'historique législatif de cette disposition, ni l'évolution de la jurisprudence et de la doctrine avant et après l'adoption du *Code civil du Québec*, n'excluent l'existence d'une telle responsabilité. Au contraire, ces sources permettent de la soutenir. De surcroît, tant le droit comparé que des considérations de politique générale militent aussi en faveur de sa reconnaissance.

(...)

[87] Le problème de l'effet des normes environnementales ou liés à l'exploitation de la cimenterie et de l'impact de ces normes sur la responsabilité civile de CSL s'est posé devant la Cour supérieure. En effet, CSL est assujettie à plusieurs normes environnementales qui constituent autant de limites à son droit de propriété. Elle doit d'abord respecter le *Règlement sur la qualité de l'atmosphère*, R.R.Q. 1981, ch. Q-2, r. 20, qui prévoit les normes d'opacité à respecter lorsqu'une entreprise dégage des contaminants dans l'atmosphère (art. 10 et 11), ainsi que les normes d'émission de matières particulières dans l'atmosphère pour une cimenterie (art. 42). De plus, le *Règlement relatif à l'application de la Loi sur la qualité de l'environnement*, (1993) 125 G.O. II, 7766 (« *RALQE* »), précise que « [t]out équipement utilisé ou installé pour réduire l'émission [...] de contaminants dans l'environnement doit toujours être en bon état de fonctionnement et fonctionner de façon optimale pendant les heures de production » (art. 12). CSL est aussi soumise à des normes en matière de dynamitage dans les carrières (*Règlement sur les carrières et sablières*, R.R.Q. 1981, ch. Q-2, r. 2, art. 34). Enfin, la Loi spéciale de CSL

prescrit que cette dernière doit « employer les meilleurs moyens connus pour éliminer les poussières et fumées » :

5. La corporation devra favoriser la main-d'œuvre locale d'abord et régionale ensuite, sauf en ce qui a trait aux employés administratifs, techniciens et experts, et payer des salaires raisonnables, procurer des conditions convenables de travail, maintenir des conditions hygiéniques et sanitaires **favorisant la salubrité et la sécurité publique et employer les meilleurs moyens connus pour éliminer les poussières et fumées.**

(...)

(Les caractères gras sont de nous)

Des effets sur l'exercice des pouvoirs réglementaires municipaux?

Un conseil municipal pourrait-il être condamné à payer des dommages-intérêts à une personne qui aurait subi des préjudices (baisse de valeur de sa propriété, perte de possibilité commerciale de celle-ci, inconvénients anormaux générés par des activités autorisées dans le voisinage, etc.) en raison de la teneur d'un règlement de zonage?

La réponse à cette question est claire quant à nous : afin de mettre à l'abri tout corps public exerçant des pouvoirs législatifs de toute tracasserie judiciaire, la jurisprudence a depuis très longtemps établi qu'une telle institution corps public ne pouvait se voir poursuivie en dommages-intérêts (notamment) en raison des conséquences négatives d'un règlement.

La seule limite connue à ce jour à cette immunité (raison incidemment pour laquelle on appelle cette immunité « immunité relative ») est le cas d'une municipalité ayant agi de mauvaise foi. Si le Conseil a agi de mauvaise foi (c'est-à-dire avec l'intention de nuire à une personne et non dans l'intérêt public), alors une condamnation à des dommages-intérêts est possible.

La base fondamentale de cette approche est le fait que l'adoption ou la modification d'un règlement relève de la stricte discrétion du conseil municipal qui y procède (règle rappelée incidemment assez récemment par la C.S.C. dans *Entreprises Sibeca Inc. c. Municipalité de Frelighsburg*, J.E. 2004-1863).

Au surplus, cette « immunité relative » reconnue à une municipalité dans l'exercice de ses pouvoirs réglementaires est maintenue même si le règlement adopté est, par la suite, déclaré invalide parce qu'ayant été adopté sans que la municipalité ait bénéficié du pouvoir nécessaire pour adopter le règlement en cause : *Welbridge Holdings Ltd c. The Metropolitan Corporation of Greater Winnipeg*, (1971) R.C.S. 1957. Cette orientation a été répétée par la C.S.C. à de nombreuses reprises depuis, notamment dans l'affaire *Municipalité Régionale de Peel c. Canada*, (1992) 3 R.C.S. 772, et a été ainsi résumée par la Cour supérieure dans l'affaire *Reliance Power Equipment Ltd c. Ville de Pointe-Claire*, (1999) R.J.Q. 1959:

« L'adoption d'un règlement municipal plus tard jugé invalide n'est pas en soi source de responsabilité civile, puisque la nullité n'est pas le critère de la faute. À moins d'une preuve que la municipalité a agi de mauvaise foi ou avec une intention dolosive, « elle ne sera pas responsable des dommages causés à autrui dans le prétendu exercice de son pouvoir législatif par l'adoption ou l'exécution d'une réglementation *ultra vires* et nulle ou des contrats faits en vertu de celle-ci ». Une municipalité n'est pas civilement responsable lorsqu'elle adopte de bonne foi une disposition réglementaire pour le bien de la collectivité. »

Conclusion

Est-ce que cette jurisprudence traditionnelle constante, fondée notamment sur le partage des pouvoirs et le respect conséquent que le pouvoir judiciaire doit conserver à l'égard du pouvoir législatif, pourrait évoluer au point de faire voler en éclats la règle de l'immunité relative? Nous ne le pensons pas.

Est-ce que cette règle de l'immunité relative pourrait évoluer cependant au point où un Tribunal exigerait que la municipalité démontre que sa réglementation, bien qu'adoptée sans mauvaise foi, est raisonnable et, qu'advenant conclusion à l'effet qu'elle ne l'est pas, la municipalité concernée puisse alors perdre le bénéfice de l'immunité? Nous ne le pensons pas non plus, mais un tel développement demeure une possibilité... ■

Me Daniel Bouchard est avocat pour Lavery à Québec et spécialiste dans les domaines du droit municipal, environnemental et administratif





La complémentarité rurale-urbaine dans les politiques publiques en Occident

Marie Boisvert

DES MILIEUX INTERDÉPENDANTS

Les gouvernements et beaucoup d'administrations supralocales, telles les MRC, oeuvrent sur un territoire comportant à la fois des zones urbaines et des zones rurales. Par conséquent, certaines de leurs politiques ou de leurs pratiques doivent tenir compte des liens entre ces zones. Néanmoins, un peu partout en Occident, « l'urbain » et « le rural » ont souvent été perçus d'une manière dichotomique, comme des réalités foncièrement différentes, voire conflictuelles, particulièrement en matière de développement socioéconomique. Les politiques publiques visaient, ou l'urbain, ou le rural, ou indistinctement les deux mais dans une approche dite « mur à mur » plutôt que dans une perspective de complémentarité.

Dans les années 1980, l'accélération du processus de mondialisation, dans un contexte d'expansion urbaine continue, a conduit les chercheurs et les gestionnaires publics à insister sur le rôle moteur des grandes agglomérations urbaines dans le développement socioéconomique. Les milieux ruraux, perçus comme des régions en déclin, se sont sentis marginalisés et ont cherché à se mobiliser pour confronter ces perceptions et pour amener les gouvernements à adopter des politiques adaptées à leurs besoins. Le Québec est un bon exemple, ayant donné naissance au mouvement Solidarité rurale dans les années 1990, lequel devait contribuer à l'adoption d'une première Politique nationale de la ruralité (PNR) en 2002.

Durant les années 1990, on a commencé à prendre conscience de l'importance des interdépendances entre milieux urbains et milieux ruraux et de la nécessité d'en tenir compte dans l'élaboration des politiques d'aménagement et de développement, comme dans le déploiement des services et des infrastructures. Néanmoins, en 2005, Infrastructure Canada présentait une revue de la littérature qui concluait qu'il n'existait toujours, ni cadre analytique théorique, ni corpus important de recherches empiriques sur les interactions rurales-urbaines dans les pays développés. Ce constat a d'ailleurs été confirmé par des auteurs américains et européens.

Au Québec, un des objectifs de la deuxième Politique nationale de la ruralité (PNR) est de « Favoriser la coopération et la complémentarité rurale-urbaine. » À cette fin, un groupe de travail sur la complémentarité rurale-urbaine a été constitué et placé sous la responsabilité de l'Union des municipalités du Québec (UMQ)¹. Le groupe de travail a demandé au ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT) de réaliser une veille sur les politiques, mesures ou programmes opérationnels qui, à l'extérieur du Québec, mettent explicitement de l'avant la complémentarité rurale-urbaine en Amérique du Nord et en Europe. Il s'agissait de rechercher les initiatives qui placent explicitement la collaboration et les interactions rurales-urbaines au cœur de leurs actions, à tout le moins de leurs préoccupations. Nous allons ici faire état des principaux résultats de cette recherche.

Les provinces canadiennes

Au Canada, un relevé établi par le Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales (CIRUR) auprès des ministères provinciaux pertinents conclut que « les politiques publiques qui visent à favoriser les partenariats entre municipalités urbaines et municipalités rurales sont relativement peu nombreuses ». En fait, ces politiques ne visent pas en soi la complémentarité rurale-urbaine, mais cherchent essentiellement à faciliter la coopération entre les municipalités et la régionalisation des services publics.

L'expérience qui est peut-être la plus intéressante n'a pas été instiguée par un gouvernement. En Colombie-Britannique, c'est la Local Government Management Association of British Columbia qui a mis sur pied Team Works, un programme d'appariement entre des municipalités manquant d'expertise et des municipalités en mesure de les assister dans la réalisation d'un projet. Une municipalité désireuse

d'offrir son expertise s'inscrit au programme, lequel se charge de proposer un appariement avec une municipalité qui désire en bénéficier. Les projets peuvent être de toute nature : réorganisation interne, investissements ou prestation de nouveaux services, politique d'aménagement ou de développement, etc. Le personnel prêté reste à la charge de son employeur dont l'intérêt est de tirer profit des échanges pour élargir encore plus son expertise. La municipalité bénéficiaire finance les dépenses normales engagées par le projet. Depuis 2001, une trentaine de projets ont été entamés dans le cadre de Team Works, dont environ la moitié impliquaient une ville et une municipalité rurale.

Les États-Unis

Aux États-Unis, comme la gouvernance régionale est disséminée et décentralisée entre des counties et des organismes parfois issus du milieu – les *special districts* et les Regional Councils of Governments (COG) – les États sont peu portés à

¹ Les groupes de travail suivants ont été créés en vertu de la Politique nationale de la ruralité : le milieu rural comme producteur d'énergie, la multifonctionnalité de la ruralité, les emporiums du Québec, les collectivités rurales branchées, la complémentarité rurale-urbaine, et les municipalités dévitalisées. Ces groupes de travail ont comme mandat d'explorer, à l'intention des communautés rurales, des initiatives porteuses, des secteurs d'activité émergents ou des nouvelles façons de faire qui pourront appuyer le développement rural de demain, dont la nouvelle économie rurale et l'innovation pour un milieu de vie de qualité. Ces groupes, mis en place par le Ministre, sont composés de participants provenant de différents horizons autant privés, publics, communautaires ou de la recherche, incluant des représentants des organismes partenaires de la ruralité. Pour plus de renseignements sur l'ensemble des groupes de travail et, plus particulièrement, sur celui traitant de la complémentarité rurale-urbaine, veuillez cliquer sur les hyperliens suivants : http://www.mamrot.gouv.qc.ca/regions/regi_rura_grou.asp http://www.mamrot.gouv.qc.ca/regions/regi_rura_comp.asp



USINE GREYMONT, JOLIETTE

Complémentarité rurale-urbaine à Joliette

prendre le leadership de politiques territoriales mixtes rurales-urbaines. C'est probablement en matière de réseaux de transport que les interdépendances entre zones rurales et zones urbaines se prêtent le mieux à des pratiques de complémentarité. La plupart des municipalités et des counties sont regroupés en COG, lesquels sont essentiellement des organismes régionaux de planification et de soutien. Ils servent aussi d'agences de prestation pour divers programmes fédéraux, étatiques ou régionaux. Entre autres, ils peuvent agir comme Metropolitan Planning Organization (MPO) ou comme Rural Planning Organization (RPO), lesquels sont chargés de planifier les infrastructures de transport financées par le gouvernement fédéral en milieu métropolitain (50 000 habitants ou plus) ou par les gouvernements des États en milieu non métropolitain. Divers exercices de planification conjointe MPO/RPO sont en cours, par exemple dans l'État de Washington et en Caroline du Nord.

Cependant, c'est le partenariat conclu en 1999 entre la United States Conference of Mayors (USCM) et l'American Farmland Trust (AFT) qui est peut-être le plus intéressant par sa portée symbolique et sa perspective d'ensemble. La USCM réunit les maires des villes de plus de 30 000 habitants alors que l'AFT est un organisme à but non lucratif voué à la préservation des terres agricoles. Ces deux organisations ont convenu de faire ensemble la promotion des principes du développement durable en réponse à un double constat : d'une part, l'importance de la production agricole des zones rurales environnantes pour l'approvisionnement des agglomérations urbaines; d'autre part, les problèmes liés à l'utilisation du sol et à la détérioration de l'environnement qui en résulte. Plus concrètement, la densification et la réhabilitation urbaine, particulièrement des friches industrielles, sont vues comme des moyens de combattre l'étalement urbain et de réduire la pression sur les terres agricoles.

En 2000 et 2001, la USCM et l'AFT ont organisé conjointement cinq Farm-City Forums qui réunissaient des représentants des villes-centres, des communautés rurales et des municipalités de banlieues. Malheureusement, ces forums ne semblent pas avoir été directement à l'origine de nouvelles politiques et la collaboration entre l'USCM et l'AFT n'a pas mené à d'autres actions concrètes.

L'Europe

L'Europe communautaire a joué un rôle important dans l'analyse des rapports ruraux-urbains, surtout avec les études de l'Observatoire des réseaux d'aménagement du territoire (ORATE/EPSON). Le projet ORATE sur « Les relations urbain-rural en Europe » a produit le premier compendium d'envergure d'études sur la question.

L'ORATE constate que c'est à l'échelon régional ou local qu'on assiste au développement d'initiatives jouant sur des complémentarités urbaines-rurales au regard de certains produits ou services. Ces initiatives peuvent parfois bénéficier de programmes d'aide financière européens ou nationaux. Mais peut-on parler de véritables politiques régionales de complémentarité rurale-urbaine? L'exercice de veille nous a amené à porter notre attention sur les pays scandinaves, l'Irlande et particulièrement la France.

Les pays scandinaves

Ce qui caractérise les pays scandinaves, c'est que la dimension rurale-urbaine est implicite dans leur organisation territoriale. La plupart des communes sont très étendues et comportent à la fois de grands espaces ruraux et au moins un noyau urbain.² De plus, elles ont beaucoup plus de responsabilités que les municipalités québécoises, par exemple en matière de services sociaux, de santé ou d'éducation. Par conséquent, elles ont de meilleures possibilités de pratiquer une gestion intégrée en s'appuyant sur les complémentarités entre chacune de leurs composantes. La question est de savoir jusqu'à quel point ces possibilités sont exploitées dans les faits ou si des particularismes, voire des tensions internes, y font obstacle. En pratique, il semble que l'intégration rurale-urbaine se fait d'abord dans le cadre de projets spécifiques. Par exemple, en

2 Par exemple, en Suède, elles comptent en moyenne 31 540 habitants sur 1 550 km², comparativement à 6 835 habitants sur 200 km² au Québec et 1 730 habitants sur 15 km² en France.



Suède, des projets d'exploitation des biogaz impliquent à la fois les agriculteurs, les industries et les consommateurs locaux.

L'Irlande

L'Irlande se distingue par sa National Spatial Strategy 2002-2020 (NSS) adoptée en 2002. Dans le cadre de la NSS, les régions doivent élaborer des *Regional Planning Guidelines* alors que les grandes villes et les comtés doivent préparer des schémas d'aménagement physique et des plans de développement socioéconomique. Ces exercices doivent être coordonnés avec la NSS et les dispositions du Planning and Development Act.

La NSS reconnaît explicitement la diversité des régions rurales et des régions urbaines et met l'accent sur leurs interrelations. Elle transpose à l'échelle nationale les principes du schéma de développement de l'Union européenne en s'articulant autour des concepts de « *balance regional development* » et de réseau urbain « polycentrique ». Elle met aussi l'accent sur la notion de « masse critique » nécessaire au maintien de collectivités viables. Ainsi, la stratégie compte sur le développement des potentiels ruraux en ressources humaines et physiques et insiste sur l'importance d'un réseau de villes petites et moyennes capables de desservir l'ensemble des régions du pays. La NSS irlandaise est sans doute l'une des stratégies nationales qui se rapproche le plus d'une politique d'occupation du territoire intégrant les interdépendances rurales-urbaines.

La France

La France est éclatée en une multitude de communes trop petites pour agir à une échelle régionale. Le gouvernement a donc mis de l'avant une politique d'intercommunalité favorisant la mise en commun de ressources et de responsabilités à travers des regroupements de communes. Cependant, même ces regroupements ne sont pas conçus, par leur échelle et leur découpage, pour refléter des territoires fonctionnels d'interactions urbaines-rurales. C'est pourquoi le gouvernement a aussi mis en place la politique des « Pays » en 1995, puis la politique des « schémas de cohérence territoriale (SCoT) » en 2000. Alors que les SCoT sont des exercices de planification, les pays sont de véritables entités supracommunales. Leur territoire n'est pas contraint par les divisions administratives habituelles. Il englobe idéalement l'ensemble d'une agglomération ou d'une région où les interactions entre urbains et ruraux se vivent au quotidien sur le terrain. Les pays sont formés sur une base volontaire par les élus de communes voisines, assistés par un « conseil de développement » formé en partie de représentants de la société civile. En association avec les divers paliers d'administration, ils doivent élaborer un projet commun de développement durable ou « charte de développement du pays ». La charte servira de base à un « contrat de pays » avec l'État ou la Région, lesquels contribueront au financement des mesures prévues.

Au début de 2008, 345 pays regroupaient 81 % de la superficie et 47 % de la

population de la France. Mais, comme dans le cas des SCoT, leur délimitation ne correspond pas toujours à un territoire « vécu ». Il ressort de leurs chartes que leurs préoccupations majeures concernent la planification du développement résidentiel et commercial, des infrastructures ainsi que le renforcement des services de proximité. Bref, les pays se révèlent avant tout des instruments d'aménagement du territoire, dans lesquels on tend à mieux tenir compte des interactions rurales-urbaines, voire à susciter des solidarités, mais dont l'objet n'est pas à proprement parler de développer des complémentarités. En même temps, beaucoup s'inquiètent de l'enchevêtrement de planifications que les SCoT et les pays risquent de créer en s'ajoutant à celles des divers paliers politico-administratifs.

En conclusion, il n'y a pas d'exemple de véritable politique de complémentarité rurale-urbaine en Occident. Les initiatives en sont d'échanges ou de concertation ou bien portent sur des objets très spécifiques tels que le transport dans une région. En fait, les instances politico-administratives locales sont rarement adaptées à la mise en place de politiques de complémentarité rurale-urbaine, que ce soit en raison de leur taille, du découpage de leur territoire, de leurs ressources ou de leurs champs de compétences limités. ■

Mario Boisvert est économiste à la Direction générale des politiques du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire.

Les publications de l'Observatoire municipal du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire peuvent être consultées à l'adresse : www.mamrot.gouv.qc.ca/observatoire/obse_veil.asp



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 Béland – M. Robert Chicoine
M. Sylvain Ducas – M. Dominic Duford – M. Pierre Rochon – M. Yvan Rompré
Mme Marie-Odile Trépanier – M. Claude Beaulac

Disponible sur le site
www.ouq.qc.ca



Lieux de cultes minoritaires

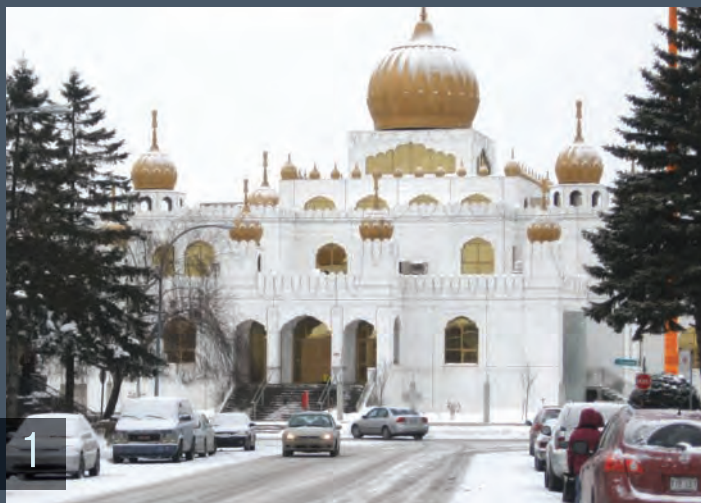
Pistes de réflexion pour une bienheureuse cohabitation

David Grondin, urbaniste-stagiaire

EN PRATIQUE



Tandis que les architectes et les urbanistes s'interrogent sur le sort des églises catholiques abandonnées dans le cadre de la réorganisation des paroisses, de nouvelles communautés religieuses apparaissent et prennent de l'expansion avec la croissance de l'immigration en provenance d'Asie, des Caraïbes, d'Afrique et d'Amérique du Sud. Mosquées, synagogues, temples hindous ou bouddhistes, gurdwaras... ces nouveaux espaces religieux consomment l'espace de façon très diverse, et il importe que les municipalités développent une réflexion quant à la façon de faire face à ces nouvelles réalités.



1



2

1. Gurdwara (temple sikh) dans l'arrondissement de Lasalle. **2.** Temple hindou à Dollard-des-Ormeaux. L'édifice se trouve dans un secteur industriel adossé à une banlieue pavillonnaire. Par son positionnement à la jonction des autoroutes 13 et 40, le Temple de Murugan arrive à desservir une clientèle régionale... et motorisée !

D'entrée de jeu, soulignons le danger de procéder à des généralisations. À l'intérieur des grandes religions on retrouve une importante diversité de pratiques en fonction des régions et des façons d'interpréter les textes fondateurs. Le sunnisme, le chiisme et le kharidjisme ne sont que quelques exemples de courants de l'islam et ses courants sont eux-mêmes divisés en différentes branches. Il est donc difficile de parler des lieux de culte minoritaires comme d'une seule et même entité.

Malgré ces variations, l'utilisation de l'espace pour les lieux de culte passe généralement par les mêmes étapes. Selon les travaux d'Heidi Hoernig¹, ce parcours se déroulerait en quatre temps : la forme temporaire, la requalification d'un bâtiment existant, la construction d'un établissement, et enfin l'agrandissement. Ces étapes peuvent s'étendre sur plusieurs années, voire plusieurs décennies.

Gérer les nuisances en agissant
Au stade embryonnaire, le lieu de culte prend une forme temporaire, en s'installant dans la maison d'un des membres ou dans un espace loué. Lorsque le groupe atteint une certaine maturité, il cherche à requalifier un bâtiment existant dont il a fait l'acquisition, que ce soit une unité résidentielle, un local commercial ou même un ancien lieu de culte. Ces deux premières étapes donnent souvent lieu à des confrontations entre la municipalité et la commu-

1 Hoernig H. (2006) Worship in the suburbs : The development experience of recent immigrant religious communities (Thèse de doctorat). Université de Waterloo.

nauté religieuse. En effet, les lieux choisis ne sont pas toujours bien adaptés à la pratique religieuse, notamment sur le plan des normes de sécurité. Jean Lacroix, urbaniste jadis à l'emploi de l'ancienne Ville de Pierrefonds, se souvient d'une inspection menée en compagnie du service des incendies dans une mosquée établie en milieu résidentiel : « Nous avons compté environ 300 personnes... entassées dans un petit bungalow ! » En plus du danger pour les occupants, les résidents du secteur et les commerçants devaient subir les effets d'une circulation accrue et du manque d'espaces de stationnement lorsque les fidèles convergeaient vers la mosquée.

Bergman Fleury, président du Conseil interculturel de Montréal, confirme que cette situation n'est pas exceptionnelle. Selon lui, l'inaction des municipalités envers ces lieux plus ou moins discrets – au nom de l'harmonie interculturelle ou par crainte d'accusation de racisme – peut mener à ce genre d'effet pervers : « La Ville doit appliquer la réglementation, afin d'éviter que la tolérance en incite d'autres à faire de même. D'ailleurs, plusieurs communautés religieuses connaissent mal les codes et règlements applicables, d'où la nécessité d'établir un dialogue avec ces communautés dès qu'elles apparaissent. » M. Fleury cite en exemple l'arrondissement Montréal-Nord où des leaders religieux locaux, regroupés dans une association multiconfessionnelle, disent réussir à s'entendre sur le partage des espaces de stationnement lors d'événements spéciaux.

Gérer la croissance en planifiant
Lorsqu'un groupe en arrive à l'étape de construire – et plus tard d'agrandir – un bâtiment adapté à ses besoins, la municipalité ne peut plus délibérément fermer les yeux sur la situation. Idéalement, pour éviter que chaque projet ne donne lieu à une analyse sur la base de considérations davantage politiques qu'urbanistiques, il faut que la réglementation donne l'opportunité aux communautés religieuses de s'établir de plein droit dans un milieu.

L'étude de Hoernig révèle que quatre grands critères guident les communautés religieuses dans le choix d'une localisation : le coût peu élevé du terrain, la dimension appropriée du lot, le stationnement suffisant et la conformité au zonage. Les planificateurs doivent garder en tête ces éléments lorsqu'ils déterminent les grandes



affections du territoire. Fait surprenant : la proximité avec le milieu résidentiel n'est pas un facteur de localisation déterminant. « En général, la clientèle des lieux de culte minoritaires est souvent dispersée et très mobile », souligne Annick Germain, professeure à l'INRS-Urbanisation. « Ces institutions ont un champ d'attraction régional. » Il existe toutefois une relation spatiale très marquée entre les habitations et la synagogue dans les communautés juives ayant une observance stricte des règles du sabbat ; l'interdiction d'opérer un véhicule le jour du sabbat force en effet les fidèles à se rapprocher à distance de marche de leur synagogue. Hormis cette exception, il est permis d'avancer que les secteurs situés à proximité des grands axes de circulation présentent de bonnes opportunités pour ces établissements, d'autant plus que la question de la cohabitation avec l'environnement urbain immédiat y est moins sensible. Dans le cas de petits lieux de culte locaux, des interlocuteurs disent envisager d'en légitimer l'usage sur certaines artères commerciales, aux étages supérieurs; des mesures de contingente-



3. Temple bouddhiste aménagé à même un bâtiment résidentiel, dans l'arrondissement de Saint-Laurent. **4.** Mosquée établie parmi des locaux commerciaux dans l'arrondissement Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension. L'endroit est situé juste devant une station de métro, ce qui allège les problèmes de stationnement et de circulation. **5.** À Markham, en banlieue de Toronto, la communauté copte orthodoxe met actuellement en branle la première phase de ce qui sera un véritable campus religieux. Le projet, qui a fait l'objet d'un concours international de design, comprendra notamment une cathédrale, une école, un centre communautaire et une résidence pour personnes âgées. (Source : Creative Commons)

« Particulièrement pour les nouveaux arrivants, le lieu de culte est souvent plus un lieu de rencontre, de soutien et de socialisation qu'un lieu de prière »

ment accompagneraient cependant cette réglementation (voir encadré).

Par ailleurs, la réglementation doit être claire et prendre en compte les réalités de ces établissements. Un exemple très concret du besoin d'adaptation de la réglementation réside dans les normes de stationnement. Le ratio employé pour déterminer le nombre d'espaces requis est souvent calculé sur la base du nombre de places assises ; or, dans la plupart des lieux de cultes autres que chrétiens, les fidèles s'assoient à même le sol, ce qui embrouille le calcul. Un ratio alternatif basé sur la superficie du local peut être plus adéquat.

La définition même de ce qu'est un lieu de culte doit également donner lieu à une réflexion. « Particulièrement pour les nouveaux arrivants, le lieu de culte est souvent plus un lieu de rencontre, de soutien et de socialisation qu'un lieu de prière », rappelle Dominique Fortier, conseillère aux affaires interculturelles à la Ville de Montréal. « Les lieux de culte sont à toute fin pratique des centres communautaires dans ce contexte. » Pour les établissements d'une certaine envergure, les activités ne se limitent pas aux cérémonies religieuses; on peut y trouver accessoirement une école, un service de garde, une salle de réception, des équipements sportifs, des cuisines... Pour les communautés sikhs, hindous et bouddhistes, il est commun que le bâtiment serve également de lieu de résidence pour le personnel religieux, à la manière des presbytères chrétiens. La réglementation devrait ainsi tenir compte du caractère mixte de ces institutions. La municipalité doit considérer l'opportunité de permettre – et régir! – explicitement ces usages accessoires dans les secteurs capables d'accueillir une telle mixité.

Des recommandations

Comme on le voit, l'enjeu des lieux de culte minoritaires est complexe. Le Conseil interculturel de Montréal (CIM), l'instance consultative de la Ville de Montréal en matière de relations interculturelles, a pris l'initiative de formuler un avis sur cette

épineuse question². Dans le document de 33 pages, le CIM recommande notamment « que les demandes de permis concernant l'établissement, l'agrandissement ou la transformation d'un bâtiment en lieu de culte fassent l'objet d'un processus formel de consultation ». « Dans un contexte de diversité religieuse croissante, il faut que des mécanismes de consultation adaptés aux réalités de chaque milieu soit en place pour éviter que des conflits éclatent après coup », explique Bergman Fleury, président du CIM. « La consultation est aussi l'occasion de mieux comprendre les besoins des communautés et de proposer des solutions concrètes aux problèmes de voisinage. » Cette recommandation ne fait toutefois pas l'unanimité au sein des professionnels municipaux interviewés. En plus des préoccupations liées à la lourdeur du processus, on craint que des situations de relative paix sociale ne s'enveniment dans le cadre de ces consultations.

Malgré ces divergences, le CIM fait consensus lorsqu'il suggère qu'on offre aux

professionnels des services d'urbanisme une formation sur mesure, adaptée au profil sociodémographique du territoire où ils travaillent. En effet, un employé au courant des rites et des traditions des communautés qui forment la population qu'il dessert est mieux à même de poser les bonnes questions lorsqu'il doit traiter une demande de permis. Le profil sociodémographique est d'autant plus important pour les urbanistes, qui peuvent intégrer ces informations dans la planification des espaces publics et communautaires.

Dans leur cheminement vers la monumentalité, les lieux de cultes minoritaires marquent la ville par les valeurs symboliques et spirituelles qu'ils intègrent dans l'espace urbain. Pendant que tous se préoccupent de l'avenir de nos églises, le temps est peut-être venu de réfléchir aussi aux façons de faire participer ces nouveaux monuments à notre patrimoine religieux de demain. ■

David Grondin, urbaniste-stagiaire

La LAU et les lieux de culte

La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) donne une grande flexibilité aux municipalités quant à la façon de contrôler l'aménagement des lieux de culte. Le zonage traditionnel permet d'identifier les secteurs où cette classe d'usage précise sera permise. La LAU prévoit la possibilité de contourner les usages similaires ou identiques. Le règlement de zonage pourrait par exemple prévoir qu'un lieu de culte soit situé à une distance minimale de x mètres d'un autre lieu de culte, afin de limiter les impacts négatifs sur le quartier (circulation, stationnement, bruit). Le contingentement des usages peut avoir pour effet d'élargir le territoire où peuvent s'établir les lieux de culte, sans risquer une perte de contrôle sur leur multiplication ; on limite ainsi les nuisances, tout en offrant davantage de choix de localisation aux communautés religieuses. Une municipalité qui voudrait par ailleurs permettre les lieux de culte dans une zone résidentielle à certaines conditions peut procéder via l'adoption d'un règlement sur les usages conditionnels. Le règlement pourrait prévoir des exigences de stationnement plus strictes, ou encore imposer des travaux d'aménagement paysager. Compte tenu de la monumentalité caractéristique des lieux de culte, il peut être opportun de soumettre les projets de construction ou d'agrandissement à l'approbation d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).

2 Collectif sous la direction de Gosselin, G. (2009). Cohabitation urbaine et usages des lieux de cultes minoritaires : Dynamisme social dans la gestion municipale – Avis du Conseil interculturel de Montréal sur la gestion des lieux de cultes minoritaires. Récupéré de http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/conseil_interc_fr/media/documents/Lieux_cultes_minoritaires_Mtl.pdf

Immigration et diversité

Du logement au quartier

Bochra Manaï et Myriam Richard

L'immigration continue d'être un phénomène éminemment urbain, voire métropolitain, avec lequel les concepteurs et gestionnaires de la ville devront de plus en plus composer. Les défis sont nombreux pour ceux qui élaborent les politiques publiques et qui aménagent la ville, mais surtout pour les nouveaux arrivants qui doivent se tailler une place sur le grand échiquier résidentiel des métropoles canadiennes d'aujourd'hui. Un portrait de la situation récente permet de prendre conscience des nouvelles configurations de l'immigration à l'échelle de la province et de la métropole.

Portrait de l'immigration au Québec et à Montréal : une pluralité des configurations

L'immigration au Québec est une réalité importante et en évolution. Même si le poids de l'immigration sur la population totale québécoise est moins important qu'en Ontario ou en Colombie-Britannique, le Québec est la province canadienne avec la plus grande diversité des pays de provenance. Les directives liées à une politique migratoire favorisant le français, expliquent la part croissante des zones de provenance telles que la France, la Roumanie, ou les pays d'Afrique du Nord, mais les flux migratoires en provenance de Chine et d'Haïti sont également significatifs.

La régionalisation de l'immigration est lente et ce, malgré les efforts induits par les programmes gouvernementaux. En effet, selon les données du recensement de 2006, la RMR d'Ottawa-Gatineau (partie Québec) accueille 3 % des immigrants, celle de Québec 3 % et celle de Sherbrooke 1 %. Elles sont ainsi des destinations secondaires puisque l'immigration au Québec est encore concentrée à Montréal à 87 %. Avec ses 740 000 personnes nées à l'étranger, Montréal se présente comme la troisième métropole canadienne. Mais elle a reçu 14,9 % des immigrants récents au Canada, ce qui la place tout juste devant Vancouver qui en a accueilli 13,7 % et après Toronto, qui reste la destination de 40,4 % des nouveaux arrivants. Dans ce contexte, nous assistons à deux phénomènes : d'une part, une diversification toujours croissante des origines des immigrants et l'augmentation

des minorités visibles; d'autre part, une diversification des modes d'établissement, notamment à Montréal, depuis les années 1970.

L'accent mis sur la concentration de l'immigration à Montréal élude en effet souvent le fait que la géographie de l'immigration se complexifie: des zones d'accueil centrales multiethniques aux banlieues de classe moyenne en passant par les quartiers multiethniques péricentraux. Les formes d'établissement des immigrants dans la RMR de Montréal sont particulières en comparaison avec les autres métropoles Vancouver et Toronto. Alors que dans ces dernières la banlieue est une destination majeure des immigrants, à Montréal, c'est surtout l'île de Montréal et les quartiers centraux, qui accueillent les immigrants. Cependant on constate un étalement vers la banlieue depuis 2001, plus spécifiquement dans les municipalités de la proche périphérie (carte 1).

Par ailleurs, les travaux de Philippe Apparicio¹ et de Xavier Leloup² permettent de relativiser, voire d'infirmier les hypothèses de « ghettos » et d'enclavement ethnique formulées souvent pour la métropole québécoise. Les débats illustrent une inquiétude de l'opinion publique quant à la formation « d'enclaves ethniques » et de « ghettos ». Or, la recherche met en relief une réalité de la géographie de l'immigration bien plus diversifiée qu'elle n'y paraît. À Montréal, les minorités visibles sont moins enclavées qu'à Toronto ou Vancouver.

Les réalités des villes canadiennes et celles de Montréal plus particulièrement se distinguent des modèles de « ghettos » et « d'enclaves », existant aux États-Unis. En effet, la catégorie « ghetto » n'est applicable à aucune ville canadienne selon l'étude de Xavier Leloup. Il est donc inutile de lire la réalité montréalaise avec la lunette de « l'hyperségrégation » présente dans les villes américaines, d'autant plus que le lien entre immigration et pauvreté urbaine ou « défavorisation urbaine » reste relativement faible. S'il n'y a pas d'isolement urbain des immigrants, il peut y avoir des formes de visibilité ethnique et ce sont elles qui peuvent être exacerbées par les débats et identifiées à des ghettos. Mais s'il est essentiel de souligner l'absence de ghettos, il ne faut pas pour autant négliger certaines difficultés d'insertion sociale et résidentielle. Cette géographie de l'immigration diverse et complexe s'accompagne en effet d'une réalité résidentielle qu'il est important d'analyser³.

Situation résidentielle et besoins en logement des immigrants récents dans la RMR de Montréal

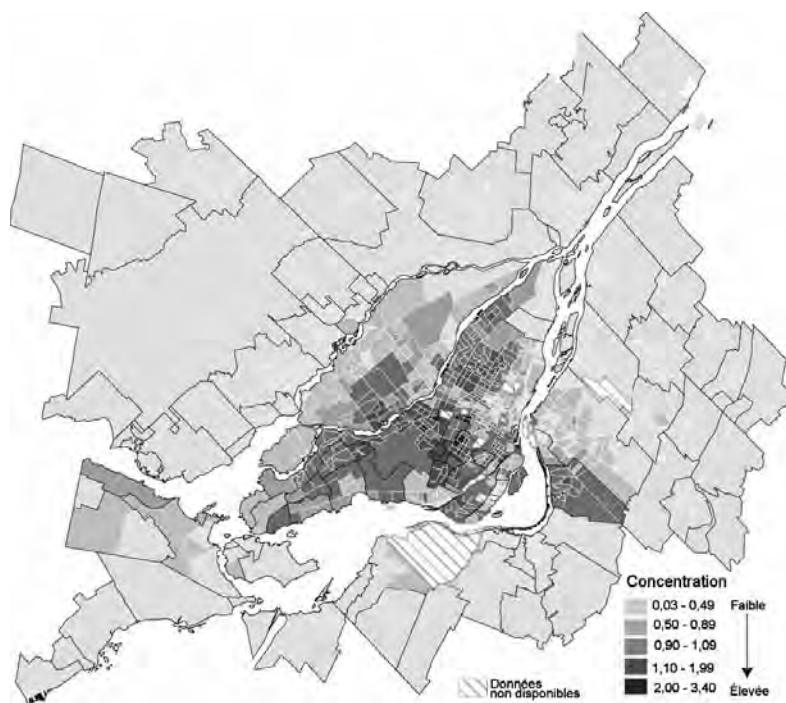
L'insertion des immigrants dans la société québécoise comporte plusieurs facettes, dont une qui s'avère cruciale : le logement. Avant même de chercher un emploi ou d'envoyer leurs enfants à l'école, il faut d'abord que les nouveaux arrivants trouvent un endroit où se loger. De plus, la qualité de vie résidentielle des immigrants peut être considérée comme un des indicateurs de la réussite de l'insertion sociale, économique et culturelle.

1 Apparicio, P., Leloup, X. et P. Rivet. (2007) *La diversité montréalaise à l'épreuve de la ségrégation : pluralisme et insertion résidentielle des immigrants*. JIMI vol 8, no 1.

2 Leloup, X. 2008. « Towards the pluralist city ? Distribution and Localisation of visible minorities in Montréal, Toronto and Vancouver in 2001. » Working paper no 32, Montréal, CMQ-IM. Disponible en ligne : http://www.im.metropolis.net/research-policy/research_content/doc/Pluralist_City_%20X.Leloup_final_WP32.pdf

3 Leloup, X. 2005. « Conditions de logement des ménages immigrants au Québec. Une réalité contrastée. » Disponible en ligne : http://www.im.metropolis.net/research-policy/research_content/doc/M18366.pdf





Carte 1 – Concentration des immigrants dans la RMR de Montréal, 2006

L'intérêt pour les études sur l'immigration et plus particulièrement l'analyse de la situation résidentielle des immigrants est grandissant au Canada. Les chercheurs du Centre Métropolis du Québec-*Immigration et métropole*⁴ se sont penchés sur la question avec leurs collègues des autres centres Métropolis et ont produit en 2006 une analyse comparative de la situation du logement à Montréal, Toronto et Vancouver⁵. La deuxième phase du projet, qui présentera les résultats des analyses de la deuxième vague de l'Enquête longitudinale sur les immigrants au Canada (ELIC), menée par Statistique Canada et Citoyenneté et Immigration Canada, est présentement en cours de réalisation⁶. L'étude parue en 2006 s'appuie sur les données du recensement canadien de 1996 et de 2001 ainsi que sur les données de la première vague de l'ELIC. Cette enquête visait à examiner la situation résidentielle d'un échantillon représentatif d'immigrants arrivés au Canada entre octobre 2000 et septembre 2001, après un intervalle de six

mois, deux ans et quatre ans. Des informations sur le montant des épargnes, sur les réseaux sociaux et sur la catégorie d'admission des nouveaux arrivants ont ainsi été mises à la disposition des chercheurs des centres Métropolis, ce qui leur a permis de dresser un portrait inédit de la situation. En voici un bref aperçu.

L'analyse de la composition des ménages immigrants récents montréalais permet de comprendre certaines spécificités de leurs conditions de logement par rapport à celles des nouveaux arrivants à Toronto ou à Vancouver : les ménages immigrants montréalais sont généralement de plus petite taille, les ménages multifamiliaux sont plus rares et ils sont plus susceptibles de vivre en situation non familiale.

Le marché du logement de la métropole québécoise présente aussi des particularités qui ont une influence sur le profil résidentiel des immigrants. Jusqu'à la fin des années 1990, Montréal a connu un taux d'occupation relativement important qui, combiné

aux coûts peu élevés du logement, faisait en sorte qu'il était assez facile pour un nouvel arrivant de se loger convenablement. Toutefois, le resserrement du marché locatif entre 1996 et 2001, l'augmentation des loyers moyens et l'écart grandissant entre le revenu moyen des nouveaux arrivants et ceux des Canadiens de naissance ont contribué à rendre l'insertion résidentielle des immigrants récents plus difficile que par le passé.

Les auteurs du rapport affirment toutefois que le marché montréalais actuel est moins accessible pour ceux qui souhaitent devenir propriétaires. Ainsi, le marché immobilier récent dominé par la construction des condominiums sur l'île et de maisons unifamiliales dans les municipalités périphériques, est difficilement accessible pour les ménages à faibles ou modestes revenus. La majorité des immigrants récents dans la région métropolitaine se trouve dans cette situation. Notons finalement qu'une tranche assez importante des ménages composés d'immigrants récents peut être considérée comme propriétaire ou locataire à risques. Ainsi, 40 % des immigrants locataires et 23 % de ceux qui sont propriétaires dépensaient 30 % ou plus de leurs revenus avant impôt pour le logement en 2001.

Le rapport de Rose, Germain, et Ferreira souligne le nombre important de facteurs entrant dans l'analyse de la situation résidentielle et des besoins en logement des immigrants récents (lieu d'installation et marché immobilier local, période d'arrivée de l'immigrant, origine ethnique, statut de minorité visible, etc.). La divulgation des résultats des vagues subséquentes de l'ELIC, qui n'étaient pas disponibles au moment de la publication de l'étude en 2006, permettra certainement de préciser le portrait de l'évolution de la situation résidentielle des immigrants. ■

Bochra Manai est étudiante au doctorat en études urbaines à l'Institut national de la recherche scientifique (INRS – UCS).

Myriam Richard est étudiante à la maîtrise en études urbaines à l'Institut national de la recherche scientifique (INRS – UCS).

4 Le projet Métropolis est formé de cinq centres d'excellence universitaires qui s'intéressent à l'immigration et qui œuvrent dans les provinces de l'Atlantique, au Québec, en Ontario, dans les Prairies et en Colombie-Britannique. Le Centre Métropolis du Québec était récemment l'hôte du 12e congrès national Métropolis, intitulé « Immigration et diversité : Au carrefour des cultures et au cœur du développement économique », qui a réuni 1200 participants au Centre Sheraton de Montréal, du 18 au 21 mars 2010.

5 Rose, D., Germain, A. et V. Ferreira. 2006. « La situation résidentielle et les besoins en logement des immigrants récents dans la région métropolitaine de Montréal. » Société canadienne d'hypothèque et de logement: Ottawa, 93 p.
Disponible en ligne : http://www.im.metropolis.net/research-policy/research_content/doc/mtlimmfr.pdf

6 Pour un aperçu de l'étude à paraître : voir Damaris Rose et Virginie Ferreira. 2009. « La situation résidentielle et les besoins en logement des immigrants récents dans la région métropolitaine de Montréal. » Capsule recherche CMQ-IM. Disponible en ligne : http://www.im.metropolis.net/research-policy/research_content/bilans_02_05/FicheVolet2RoseetFerreira6.pdf



Un parcours difficile! Vue de la rue Bleury vers le nord, à partir de la rue Saint Antoine, durant l'hiver 1952.



Vue de deux tramways de la Commission de transport de Montréal se croisant sur la voie Cartierville, en 1959. Certains parcours étaient encore en « site propre » à la fin de l'ère du tramway.

ARCHIVES DE LA STM :
FONDS CTM - TRAMWAYS - EXPLOITATION

ARCHIVES DE LA STM : FONDS CTM - TRAMWAYS - EXPLOITATION

50 ans après son abandon Que retenir de l'histoire du tramway?

Jacques Trudel, urbaniste

L'histoire quasi centenaire des tramways montréalais est intimement liée à celle de l'urbanisation dans toutes ses dimensions. L'anniversaire de leur disparition a alimenté le débat qui a cours à la fois sur le bien-fondé de cette décision et sur la pertinence du retour des tramways sous une forme modernisée. Cette histoire mérite d'être aujourd'hui revisitée au moment où l'on s'interroge sur le rôle que pourrait jouer le « nouveau tramway » dans le développement indispensable de nos transports collectifs. Curieux retour des choses : après avoir été délogé par l'automobile au siècle dernier, le tramway prendra-t-il sa revanche en la refoulant à son tour?

Le 30 août 1959, les derniers tramways étaient retirés des rues de Montréal. Cet épisode mettait fin à plus de 67 ans de service pour les tramways à propulsion électrique, lesquels avaient été précédés par les tramways à traction animale pendant une

trentaine d'années. L'anniversaire de l'événement a notamment été souligné par l'exposition « Prises de vues » d'Exporail, le Musée ferroviaire canadien, où l'on peut toujours voir d'anciens modèles de ce mode de transport sur rails. L'histoire des tram-

ways est aussi fort bien racontée dans l'excellent ouvrage de Jacques Pharand, que tout urbaniste devrait lire. Au-delà des souvenirs personnels, les données qui ont inspiré le présent article sont généralement tirées de cet ouvrage.

1 PHARAND, Jacques. *À la belle époque des tramways*. Montréal, Les Éditions de l'Homme, 1997. 280 pages. On consultera aussi avec intérêt le site Internet du Club des Amis des tramways de Montréal : www.amistramwaysmontreal.org/.

J'appartiens à une génération qui a connu et utilisé les tramways montréalais. Enfant, je les adorais. J'étudiais avec ferveur le plan du réseau (était-ce une prédisposition à l'urbanisme?) et je réclamaï qu'on m'accompagne au bout des lignes, qui avaient pour moi tout l'attrait des destinations inconnues et imprévisibles! C'étaient mes sorties préférées. L'une d'elles, en particulier, menait à travers champs vers un lieu mythique entre tous pour les enfants de l'époque : Le Parc Belmont, à Cartierville. Je me souviens aussi d'être allé maintes fois au Sault-au-Récollet, chez des parents qui y habitaient, au temps où le boulevard Henri-Bourassa était essentiellement une emprise réservée aux tramways.

L'image que l'on a généralement retenue de la dernière période des tramways à Montréal nous les montre se frayant péniblement un chemin à coup de clochette dans des rues encombrées de voitures. Mais cette image n'est nullement représentative de leur histoire. Pendant son ère de gloire qui a occupé la première moitié du XX^e siècle, entre l'électrification (1892) et le déclin (dans les années 1950), le tramway a non seulement largement précédé l'automobile, mais a aussi joué le rôle de moyen de transport urbain multifonctionnel, s'acquittant des rôles que joueront plus tard de nombreux véhicules utilitaires (allant jusqu'au fourgon cellulaire conduisant les détenus à la prison de Bordeaux).

On sait que les tramways ont ouvert à cette époque la voie au développement des nouveaux quartiers. Ce que l'on sait peut-être moins, c'est que les tramways, sous l'égide de compagnies concurrentes, ont d'abord conduit à des lieux riverains de récréation et de villégiature une population modeste des quartiers ouvriers. Ces endroits,

à Lachine, Cartierville, Sault-au-Récollet, Bout-de-l'Île (Pointe-aux-Trembles), seront plus tard des têtes de pont de l'urbanisation (des TOD avant la lettre) qu'on atteindra longtemps par de longs parcours à travers champs. À l'intérieur de la ville construite, on retrouvait aussi assez souvent des parcours réservés en marge des voies de circulation véhiculaire, comme c'était le cas notamment le long du boulevard Décarie et du chemin de la Côte-des-Neiges.

En fait, les tramways ont longtemps circulé très largement en « site propre », d'abord à une seule voie (comme souvent les trains), avant que ces parcours réservés ne deviennent progressivement les rues et boulevards, voire même les autoroutes (Décarie) d'aujourd'hui. Les tramways ont ainsi contribué de façon majeure à la structuration de l'urbanisation au cours de la première moitié du XX^e siècle. En même temps, la cohabitation croissante entre les tramways et l'automobile, ce nouveau mode de transport objet de toutes les convoitises, devenait de plus en plus problématique. La flexibilité est alors apparue comme donnant un avantage déterminant à l'autobus, peu de temps avant que le métro n'entre en scène comme la solution idéale pour les grands volumes de déplacement. L'ancien tramway ne pouvait survivre à cette évolution, mais l'on peut penser que c'est la disparition progressive de la plupart des parcours en sites propres, principalement responsable du conflit non résolu dans l'usage de l'espace public, qui a précipité son déclin. Aurait-il pu en être autrement?

Si l'on reparle des tramways dans la ville d'aujourd'hui, ce n'est pas par nostalgie de cette époque. On sait qu'il ne s'agit pas du tout du même mode; et ce sont en fait les différences entre l'ancien et le nouveau tram

qui rendent vraisemblable son retour. Un point demeure, au fond plus commun que différent : l'intérêt, voire la nécessité d'un parcours en site propre.

Paradoxalement, à la différence du milieu du XX^e siècle, c'est maintenant l'impératif de la réduction de la présence de l'automobile qui peut donner au nouveau tramway une nouvelle chance, en conduisant à un nouveau partage de l'espace urbain. Dans ce contexte, ce moyen de capacité intermédiaire mérite considération et évaluation. Ses avantages sont nombreux, notamment en matière de confort et de consommation énergétique, mais il faut admettre qu'il conserve l'inconvénient de la rigidité quant à son implantation et à ses trajets.

L'arbitrage doit se faire par des études comparatives complètes et objectives. À cet égard, le choix du tracé Côte-des-Neiges pour une étude de faisabilité approfondie apparaît très pertinent. On y trouve en effet une diversité de contextes, de contraintes et de possibilités d'aménagement. Ainsi, l'étude permettra-t-elle de redécouvrir le parcours en site propre qui faisait notamment passer les tramways derrière les immeubles d'appartements Trafalgar et Gleneagles, au sud de The Boulevard?

En somme, l'objectif de réduire la place de l'auto tout en augmentant substantiellement la part modale du transport collectif devrait, pour de multiples raisons, s'imposer dans nos sociétés. Les urbanistes devraient en être les premiers convaincus et devenir des artisans clés de cette transformation. Le nouveau tramway fait partie des moyens à privilégier en ce sens. Encore faut-il que ce le soit en vertu d'une évaluation qui ne prenne pas le moyen pour la fin.



L'anniversaire de la fin des tramways a été souligné par l'exposition « Prises de vues » d'Exporail, le Musée ferroviaire canadien, portant sur la période où dominait ce moyen de transport. L'exposition illustrait notamment l'insertion de ce mode de transport dans la ville et son impact sur le développement de celle-ci. Présentée une première fois l'été dernier au marché Bonsecours de Montréal, l'exposition « Prises de vues » sera présentée dans une nouvelle édition par la Société d'histoire de La Prairie du 20 juin à la fin septembre 2010.

Pour célébrer le 375^e anniversaire de Montréal

Un parc-plage métropolitain

Jean-Claude Marsan, urbaniste-émérite

Il n'est pas utopique de mettre de l'avant aujourd'hui un nouveau projet qui, à l'exemple de l'Expo '67, mais d'un coût beaucoup moindre, deviendrait le symbole de la Métropole, tout en s'inscrivant dans les valeurs de notre temps concernant l'ouverture à l'autre, le développement durable et la valorisation de l'environnement. Un projet qui pourrait être l'étendard du 375^e anniversaire de Montréal en 2017, à savoir un vaste parc-plage situé au cœur de l'agglomération et accessible par transport en commun, autant pour les citoyens de l'île montréalaise que pour ceux de la rive Sud et de la couronne Nord.

Pour les professionnels du Service d'urbanisme de Montréal, dont je faisais alors partie, le choix du site de l'Expo '67 au milieu du Saint-Laurent s'avérait hautement symbolique. À la fois parce que le fleuve contribuait à la prospérité de Montréal, mais surtout parce que ce site se trouvait au cœur d'une métropole en croissance. Façonner l'agglomération à l'exemple du Grand Londres représentait, pour le Service de l'époque, un objectif majeur; le projet d'« une île, une ville » du maire Drapeau s'insérait d'ailleurs dans cette perspective. On prévoyait ainsi, pour l'an 2000, sept millions d'habitants, quelque 250 stations de métro, un nouvel aéroport (Mirabel), etc. Bref, l'Expo '67 annonçait une ère nouvelle.

L'Expo ne fut pas le début d'une nouvelle ère, mais la fin d'une époque. Montréal a perdu par la suite son rang de métropole du Canada au profit de Toronto et l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent, en 1959, a fait perdre à son port sa vocation première. Mais la poursuite de l'objectif métropolitain a perduré, comme en témoigne l'étude de faisabilité du Projet Archipel (1980-1986). Ce projet fut sans doute un des premiers exemples au Québec de ce qu'il est convenu d'appeler maintenant « *Landscape urbanism* » et visait à contribuer, à sa façon, à l'aménagement du territoire métropolitain.¹

Aujourd'hui, la perspective métropolitaine s'est évanouie : les arrondissements et les municipalités monopolisent désormais

toute l'attention. Loin d'être perçu comme un ensemble en quête de cohérence et de performance, témoin de son identité et de ses capacités comme agglomération régionale, le Grand Montréal est plus fragmenté que jamais. Cette situation est due en bonne partie aux fusions forcées de 2000-2001, lesquelles ont eu un impact désastreux sur les cultures locales en présence.

Pourtant la métropolisation de Montréal s'est poursuivie dans les faits depuis 1960 : sur le plan économique, la ville elle-même s'est spécialisée dans le tertiaire supérieur et la haute technologie tandis que les industries, en quête d'espaces à coûts abordables, se sont établies en périphérie. La répartition de la population a connu un mouvement analogue. Sauf pour les immigrants de la première génération, les personnes seules et les ménages sans enfants se sont concentrés principalement dans la ville centre; les familles, dans les banlieues. L'identité montréalaise et sa réalité socio-économique sont maintenant indissociables de cette composition organique de l'agglomération.

Un besoin manifeste

Bon nombre de citoyens de l'agglomération sont contraints de passer l'été dans les parcs de quartier ou sur les balcons. On n'a qu'à fréquenter l'été le parc du Mont-Royal pour apprécier ce besoin de plein air et de nature. Des familles s'y retrouvent autour de tables de pique-nique : leurs conversations animées et le batifolage des enfants trahissent bien ce goût de se retrouver en pleine nature pour

échanger et se changer les idées. On les verrait bien se rassembler sur une grande plage, lieu de détente par excellence comme le sont, à New York, Orchard Beach et la plage de Coney Island.

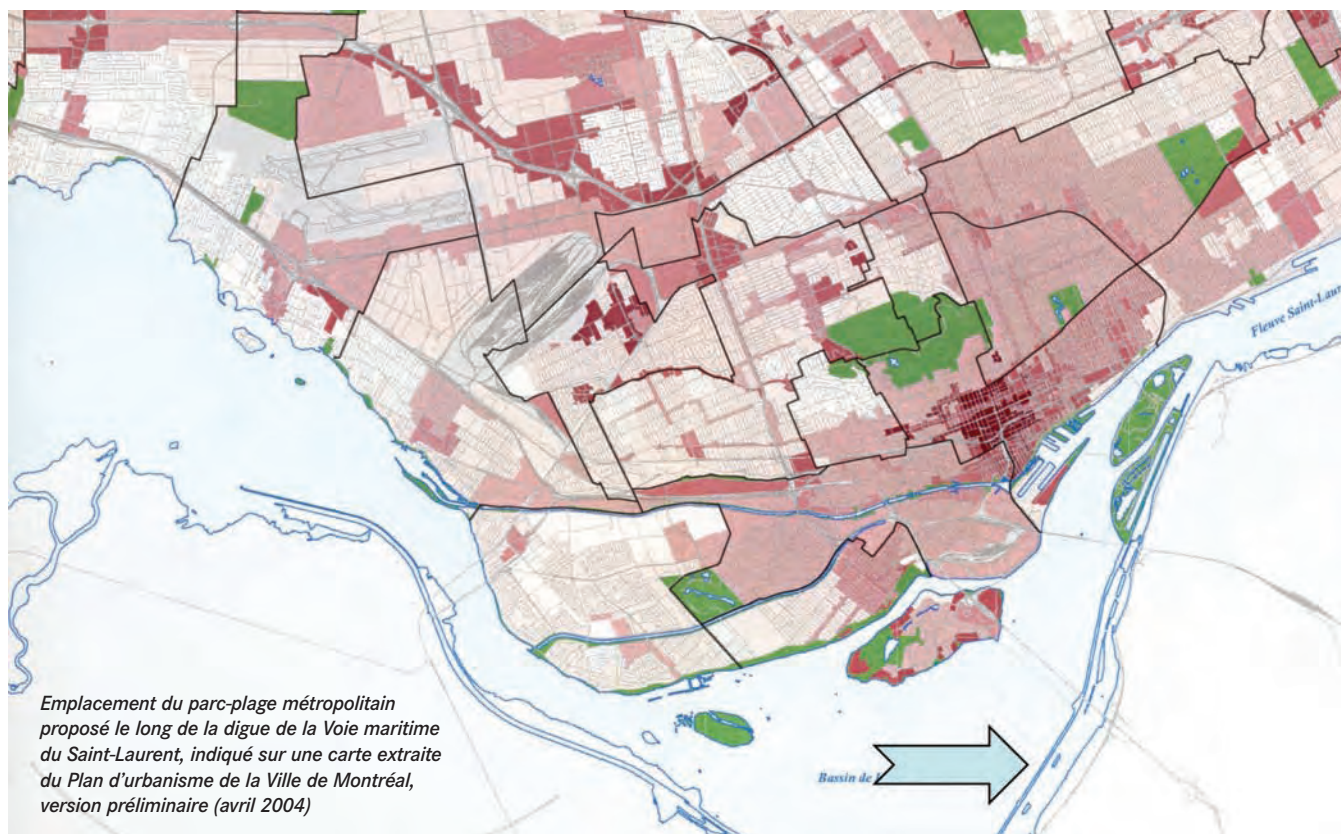
Ce besoin n'est pas fictif. Lors des élections municipales de 2009, dans le cadre d'un projet d'opinion intitulé « Rêver Montréal », le quotidien La Presse a demandé aux citoyens de suggérer des idées pour améliorer l'image et la vie de Montréal. Le projet d'aménager une plage s'est classé au premier rang, de nombreuses personnes citant le cas de Paris en exemple². Sauf qu'à Montréal, on ne serait pas obligé de répandre des charges de sable sur des quais du port pour se donner l'illusion de la nature. Cette nature, nous la possédons en abondance, au même titre que Toronto avec ses magnifiques plages de Beaches Park et que Vancouver avec les siennes, à English Bay et à Stanley Park.

Le site pouvant accueillir un parc-plage existe au cœur même de cet archipel unique au pays, dans la seule partie du fleuve où l'eau est peu polluée, là où le Saint Laurent est le plus impressionnant pour sa largeur, là où l'on peut jouir d'un panorama majestueux de l'île montréalaise, dominée par le mont Royal et ponctuée par les gratte-ciel du centre-ville. Il s'agit du lieu créé par la longue digue érigée pour délimiter le canal de la Rive Sud lors de l'aménagement de la Voie maritime. Permettant aux navires de longer le bassin de La Prairie, cette digue

1 Voir à ce sujet : Gérard Beaudet, « Urbanisation métropolitaine et mondialisation : pour une urbanisation du « vide », *Urbanité*, vol. 1, no 1, novembre 2002, p. 14-17.

2 Sara Champagne et Agnès Gruda, « Les Montréalais veulent leur plage », *La Presse*, 19 septembre 2009, p. A 14.

Nathalie Collard, « Fleuve à l'horizon », *La Presse*, 19 septembre 2009, p. A 16.



s'étend du parc Jean-Drapeau jusqu'à l'écluse de Côte-Sainte-Catherine, soit sur une distance de quelque 15 kilomètres. Des études réalisées en 1986 dans le cadre de l'étude de faisabilité du Projet Archipel ont montré qu'un parc-plage s'avérerait réalisable à cet endroit, moyennant certaines conditions.³

Un site unique

On peut y aménager un grand et magnifique parc-plage identifiable à la Métropole, baigné par les eaux et l'esprit du fleuve, tant pour le plaisir des jeunes, la détente des familles, que le contentement des bons nageurs, des amateurs de kayak et de planche à voile. Un vaste parc-plage pouvant s'étendre sur plusieurs kilomètres, capable d'accueillir des milliers d'usagers en même temps et doté d'équipements ludiques créant une atmosphère de station balnéaire avec, en prime, le spectacle des grands navires transitant dans la Voie maritime. Ce parc-plage serait relié à la station de métro de l'île Sainte-Hélène par des navettes et serait accessible aux

cyclistes grâce à l'estacade parallèle au pont Champlain.

Grâce à son site très particulier, ce parc-plage fournirait l'occasion de réaliser un aménagement inédit, emballant, capable de donner à Montréal un projet qui la signale à l'attention du monde. À son échelle, la ville de Québec nous en fournit un excellent exemple avec sa promenade Samuel-De Champlain. Si Québec a réussi à se démarquer en donnant ainsi accès à ses citoyens au Saint-Laurent, pourquoi Montréal ne serait-il pas capable d'en faire autant?

Le défi de respecter les écosystèmes du fleuve en minimisant les remblayages pourrait fournir des pistes d'exploration d'un concept d'aménagement inédit. Il ne s'agirait pas d'aménager là une longue plage linéaire de plusieurs kilomètres à l'image de celle de Coney Island à New York, mais, pour retenir le sable en place, une succession de plages de dimensions moyennes, insérées en demi-lune entre des remblais de roches comme on

en trouve dans les Antilles. Ces remblais pourraient donner accès à des quais flottants sur lesquels seraient installés les abris pour la location d'équipements et autres services. Signalé symboliquement par une succession de grands mâts, ce parc-plage métropolitain se marierait bien à la Voie maritime. Un tel aménagement, combinant originalité, utilité et convivialité, symbole contemporain de la réalité métropolitaine, serait ainsi le projet idéal sans être trop coûteux pour célébrer le 375^e anniversaire de Montréal.

Le Grand Montréal est capable de mettre de l'avant un tel concept innovateur et réaliser un parc-plage qui aura un écho dans le monde pour sa mise en valeur de l'environnement et sa contribution à la qualité de vie des citoyens. Tout ce qu'il faut, c'est du leadership, de la détermination et des créateurs de lieux de rêve. En sept ans, tout cela peut se réaliser! ■

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

³ Ces études concluaient à la faisabilité de ce projet, parmi d'autres (une plage le long de Verdun avait également été étudiée) dans le contexte de la version finale du Projet Archipel. Il faut dire que ces études se situaient dans la perspective de l'utilisation de matériaux d'excavation provenant d'ouvrages hydrauliques de régulation, qui permettait notamment de remodeler la digue de la Voie maritime. De ce fait, les travaux d'aménagement envisagés nécessitaient toutefois des empiètements sensibles en milieu aquatique et avaient des impacts sur l'environnement. Concernant la qualité de l'eau, le rapport d'étude indiquait alors qu'elle pourrait dépendre de l'efficacité et de certaines modalités de traitement des eaux. Dans le contexte d'aujourd'hui, de nouvelles études techniques seraient nécessaires pour en valider à nouveau la faisabilité.



Collection de guides de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable

Le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire lance, cet hiver, une collection de guides destinés aux acteurs du milieu municipal et aux professionnels de l'aménagement du territoire. Ces guides ont pour objectif de présenter des stratégies promouvant le développement durable de nos collectivités à travers les responsabilités des municipalités locales et régionales.

Trois guides sont publiés cette année : La gestion durable des eaux de pluie, Le bâtiment durable et La vision dans les documents de planification. Ils peuvent être consultés dans le site Internet du Ministère. Cette collection constitue l'une des actions prévues au *Plan d'action de développement durable 2009-2013* du Ministère.

LE GUIDE SUR LA GESTION DURABLE DES EAUX DE PLUIE

De quelles façons les municipalités québécoises peuvent-elles mettre en œuvre l'approche de gestion durable des eaux de pluie, qui met à profit la nature pour gérer les eaux de ruissellement? Quel rôle devraient-elles jouer dans ce domaine?

L'objectif du guide est de fournir des références pour adopter des stratégies de gestion durable des eaux de pluie adaptées au contexte québécois. Son contenu précise les concepts et les avantages de recourir à de telles stratégies, propose des outils d'urbanisme permettant de favoriser la gestion durable des eaux de pluie et présente des bonnes pratiques québécoises.

LE GUIDE SUR LE BÂTIMENT DURABLE

Au-delà des préoccupations quant à l'usage fonctionnel des bâtiments, à leur implantation, à leur intégration architecturale ou encore à leur solidité et leur confort, l'intérêt grandissant pour les « bâtiments durables » réfère à la nécessaire prise en considération de leur impact sur l'environnement et de leur durabilité.

Le Guide sur le bâtiment durable tente de démontrer l'importance du rôle que peuvent jouer les municipalités dans la promotion du bâtiment durable sur leur territoire de même que les bénéfices qui y sont associés. La notion de bâtiment durable et les concepts de base y sont présentés. La section « Boîte à outils pour l'intervention des municipalités » propose différentes stratégies pour encadrer la construction de bâtiment durable. Enfin, différentes expériences québécoises et nord-américaines sont exposées.

LE GUIDE SUR LA VISION DANS LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

L'énoncé de vision est le fruit d'une réflexion commune sur le devenir de la collectivité. En intégrant des préoccupations de nature culturelle, économique, environnementale et sociale, il peut servir de guide à l'élaboration des documents de planification et à la réalisation d'actions concrètes.

Ce guide de bonnes pratiques recense des exemples québécois de municipalités, MRC, communautés métropolitaines et CRÉ qui ont adopté un énoncé de vision stratégique. Les caractéristiques de la vision, les étapes de son élaboration ainsi que son rôle et son utilité sont présentés.



Paysages du Québec

Manuel de bonnes pratiques



Le Manuel de bonnes pratiques est le premier outil de ce genre publié au Québec. Destiné à un large public, à l'ensemble des municipalités et des MRC du Québec et aux professionnels préoccupés par la question paysagère, il a été conçu sous forme de fiches techniques abordant divers thèmes et fournissant des outils de réflexion et d'intervention pour mieux intégrer, protéger et mettre en valeur les paysages du Québec.

Le Manuel de bonnes pratiques est divisé en deux parties. La première explique, sommairement, la définition du paysage et propose une démarche pour mieux connaître, comprendre et mettre en valeur les paysages. Cette partie décrit également les problématiques paysagères les plus courantes touchant la campagne, le milieu naturel, la ville et le village, les routes, de même que les services d'utilité publique. Dans la deuxième partie, plusieurs fiches présentent différents thèmes devant être pris en compte lors d'une réflexion sur le paysage.

Le Manuel de bonnes pratiques a été conçu par l'organisme Paysages estriens avec la collaboration d'un ensemble d'intervenants, dont l'Ordre des urbanistes, préoccupés par l'intégration, la protection et la mise en valeur des paysages du Québec. Issus de différents domaines, ces intervenants ont contribué, par leur savoir et leurs champs d'expertise respectifs, à l'élaboration de ce document.

Plan d'adaptation aux changements climatiques

Guide d'élaboration

Les municipalités du Québec auront toutes à composer avec des changements climatiques qui toucheront le milieu naturel, le cadre bâti, les populations et les activités socioéconomiques. Plusieurs autres facteurs non climatiques, comme l'âge des infrastructures, l'aménagement du territoire ou les caractéristiques sociodémographiques, auront pour effet d'amplifier ou au contraire de limiter les répercussions appréhendées. C'est donc dire que les municipalités jouent un rôle clé pour coordonner la gestion de l'adaptation.

Les urbanistes sont fortement susceptibles de recevoir le mandat d'élaborer en tout ou en partie un plan d'adaptation municipal ou régional aux changements climatiques. Le guide *Élaborer un plan d'adaptation aux changements climatiques* propose justement une méthodologie pour l'élaboration d'un tel plan. Ce guide a été préparé par la firme Ouranos, avec la collaboration du MDDEP et du MAMROT, dans le cadre du Plan d'action gouvernemental sur les changements climatiques.

Les auteurs présentent les éléments, les étapes et les préalables pour assurer le succès d'une telle démarche, en insistant sur l'importance de déterminer des critères pour en mesurer la performance et de prévoir un mécanisme de suivi afin de pouvoir évaluer la stratégie périodiquement.

Ce guide peut être consulté à l'adresse :
www.mddep.gouv.qc.ca/nouveau.htm

Ouranos, *Élaborer un plan d'adaptation aux changements climatiques. Guide destiné au milieu municipal québécois*, Montréal (Québec), 2010, 48 p.

Zonage et urbanisme en droit municipal québécois

2^e édition, 2009

Marc-André LeChasseur¹ récidive avec la seconde édition augmentée et remaniée de son ouvrage, un incontournable pour les municipalités et les urbanistes.

La présente version insiste toujours sur l'importance du zonage comme instrument principal de contrôle, mais l'intègre dans le contexte plus large de la planification du territoire, notamment lorsqu'il traite de la gestion de l'étalement urbain. Dans ce chapitre, LeChasseur explique que « le débat sur l'étalement urbain découle en grande partie d'une contradiction entre le choix de vie qu'est celui de la banlieue et la perception souvent péjorative imposée quant à cette préférence ». L'auteur tente par la suite une explication sur la définition, son évolution et sur les impacts de l'étalement urbain, en plus de tracer l'historique et de présenter les tendances émergentes pour contrer les impacts négatifs de l'étalement.

L'auteur complète son étude du zonage en faisant un examen plus poussé des instruments discrétionnaires de contrôle, surtout lorsqu'il traite des critères de performance. Tout au long de l'ouvrage, il se réfère à des exemples tirés d'ailleurs au Canada et des États-Unis. « L'œuvre a le grand mérite de systématiser les règles et les principes dégagés par les tribunaux et d'en identifier les lignes de forces et les tendances. De plus, comme il sied à un ouvrage doctrinal, lorsque la jurisprudence n'a pas encore fourni une solution finale à un problème, l'auteur n'hésite pas à prendre parti. »²

¹ Marc-André LeChasseur est juriste, écrivain, professeur de droit de l'aménagement du territoire à McGill et collaborateur régulier à la revue *Urbanité*.

² Lorne Giroux, Juge à la Cour d'appel du Québec, préface de l'édition de 2006





Parution aux Presses de l'Université de Montréal Le paysage humanisé au Québec, nouveau statut, nouveau paradigme

Le statut de paysage humanisé a été adopté en 2002 par le gouvernement du Québec dans le but de protéger et mettre en valeur la biodiversité anthropique, non considérée par les différents statuts existant de protection au Québec et au Canada. Ce statut permet de reconnaître que l'humain, de par ses activités, a façonné des paysages bien spécifiques.

Ce livre a été réalisé sous la direction de Gérald Domon, professeur à la Faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal, avec la participation de Christopher Bryant, Jean-Claude Côté, Sabine Courcier, Vincent Gerardin, Héroïse Rheault et Marie-Odile Trépanier.

L'objectif principal de l'ouvrage est de permettre l'opérationnalisation du statut de paysage humanisé au Québec mais également de montrer qu'il pourrait apporter une contribution au niveau de certains enjeux en matière d'occupation durable des territoires, de protection de la biodiversité et d'aménagement des paysages. L'équipe n'a donc mis de côté aucun aspect permettant une bonne compréhension du statut allant même jusqu'à spécifier et décrire

la biodiversité issue des paysages façonnés par l'homme. C'est ainsi que sont abordées la place qu'occupe ce statut au Québec et la biodiversité des activités humaines mais également la question du maintien des activités malgré un statut de protection, le diagnostic paysager, les principes de gestion et d'organisation ainsi que la planification et les moyens d'action qui s'offrent aux communautés locales désireuses d'entreprendre une démarche de reconnaissance de paysage humanisé.

Malgré un topo bien réussi des divers aspects du sujet et une démonstration que l'opérationnalisation est possible, lorsqu'au dernier chapitre, il est question de la tentative de l'Estran d'obtenir le statut de paysage humanisé, on se rend compte qu'au-delà de la théorie, il faut concrètement une mobilisation et une volonté locale pour porter le projet. L'équipe de rédaction, fort consciente de cette réalité, conclue l'ouvrage sur l'identification de différents défis auquel fait face ce nouveau statut mais également de trois enjeux fondamentaux qui limitent grandement la mise en application du statut et soulève la pertinence même d'instaurer un nouveau statut de protection.

Tournoi de golf



Le Club de Golf de l'île de Montréal
situé au 3700, rue Damien-Gauthier, Montréal
accueillera l'Ordre des urbanistes du Québec
pour son tournoi de golf annuel.

Le mardi 25 mai 2010

Départ à 13 h.
Cocktail et souper suivront le tournoi.
Possibilité d'assister seulement au souper.

Urbi et orbi*

*À la ville et au monde

François Goulet, urbaniste

En plus de son palmarès annuel, le site Internet Planetizen publie cette année une liste des sujets d'aménagement et d'urbanisme qui ont fait la manchette au cours de la décennie qui vient de passer. Si la liste annuelle est marquée par l'actualité américaine, la liste de la décennie est plus « universelle » et il y a fort à parier que les urbanistes québécois ou européens pourraient arriver à des conclusions similaires. Avant de consulter cette liste, faites votre propre palmarès et comparez vos résultats avec ceux des éditeurs de Planetizen.

www.planetizen.com/node/42428

Une enquête réalisée par la société de conseil ECA International place trois villes allemandes (Bonn, Düsseldorf et Francfort) parmi les 10 plus agréables à vivre dans le monde. « Les urbanistes allemands placent les aspects environnementaux en tête de leurs préoccupations. » peut-on lire dans *Géo*. À l'automne 2009 le magazine consacrait un dossier à la question « Allemagne, modèle écolo ? » avec des reportages photos sur Berlin, Francfort, Munich et Fribourg.

www.geo.fr/environnement/actualite-durable/allemande-urbanisme-et-environnement-villes-vertes-54833

Nonobstant ce qui précède, tout n'est pas parfait dans les villes allemandes. Craignant une *gentrification* accélérée de leur ville, des artistes et militants sociaux de Hambourg ont rédigé un manifeste pour s'opposer au plan municipal de revitalisation inspiré des théories de Richard Florida sur la classe créative. Ce manifeste - et les squats et autres manifestations qui l'accompagnent - a fait la manchette dans toute l'Allemagne. L'édition anglaise du journal *Spiegel* consacre un article à cette lutte urbaine.

www.spiegel.de/international/germany/0,1518,670600,00.html

Le gouvernement français a dévoilé en novembre son palmarès des EcoQuartiers. Parmi les 160 projets mis en candidature, Grenoble s'est vu décerner le grand prix national du palmarès, pour la ZAC Caserne de Bonne. 28 autres EcoQuartiers ont reçu un prix. Par la même occasion, le gouvernement français a dévoilé les 13 projets retenus dans le cadre du programme Écocités. Ces projets représentent autant de démarches novatrices de durabilité urbaine par lesquelles l'État souhaite accélérer la transformation des grandes agglomérations françaises.

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/spip.php?article13721>

Le gouvernement néerlandais envisage d'imposer aux automobilistes une taxe au kilomètre parcouru qui remplacerait, à partir de 2012, toutes les taxes de vente et de possession d'un véhicule. Avec cette mesure, le gouvernement vise à réduire l'utilisation de la voiture et par conséquent la congestion routière et les émissions de gaz à effet de serre. Chaque véhicule sera équipé d'un appareil GPS qui enregistrera le nombre, les moments et les lieux des trajets. Cet appareil transmettra les informations à un bureau de perception qui établira la facture tout en assurant le respect de la vie privée des utilisateurs.

www.verkeerenwaterstaat.nl/english/Images/Persbericht%20wet%20abvm_FR1_tcm249-266595.pdf

Il a beaucoup été question de Dubaï dans les médias, de son développement effréné et de ses hauts gratte-ciels. Selon Kamin Blair le critique du *Chicago Tribune*, toutes les merveilles architecturales de Dubaï ne feront pas oublier son urbanisme déficient. Sa visite de la ville révèle une collection d'enclaves sans lien, sans qualité de vie et sans urbanité - à l'exception, notable selon l'auteur, du nouveau réseau de métro.

www.featuresblogs.chicagotribune.com/theskyline/2010/01/in-dubai-you-cant-get-there-from-here-architectural-feats-undercut-by-shoddy-urban-planning.html

Le *New York Times* proposait en décembre ce qui ressemble à un avertissement aux partisans d'un nouveau colisée à Québec. Du New Jersey à l'Arizona en passant par l'Ohio, de nouveaux stades sportifs ont été présentés comme essentiels à la revitalisation des villes. On découvre aujourd'hui que ces stades ont plutôt un effet négatif sur les finances des bailleurs de fonds publics, le résultat de la récession et de prévisions de revenus par trop optimistes. L'article cite Mark Rosentraub, l'auteur du livre *Major League Losers*.

www.nytimes.com/2009/12/25/sports/25stadium.html?_r=3&emc=eta1

SUR INTERNET



Calendrier

AVRIL 2010

20 au 22 avril

ACTIVITÉ Conférence nationale sur l'avenir des territoires
ORGANISATEUR Solidarité rurale du Québec
LIEU Shawinigan
INFORMATION www.territoires.qc.ca/conference-nationale

21 au 23 avril

ACTIVITÉ Foire du développement – présentations des finissants en urbanisme de l'UQAM
ORGANISATEUR AGEUR
LIEU Salle Marie-Gérin-Lajoie, Pavillon Judith-Jasmin, UQAM
INFORMATION www.er.uqam.ca/nobel/ageur/

22 et 23 avril

ACTIVITÉ Colloque national sur la revitalisation intégrée - Lutte à la pauvreté, les défis d'une collectivité
ORGANISATEUR Corporation de développement économique communautaire, ECOF de Trois-Rivières
LIEU Centre des congrès de l'Hôtel Delta de Trois-Rivières
INFORMATION www.uquebec.ca/ptc/rqis/node/722

23 avril

ACTIVITÉ Loi sur la qualité de l'environnement
ORGANISATEUR Ordre des urbanistes du Québec
LIEU Montréal
INFORMATION www.ouq.qc.ca

28 avril

ACTIVITÉ Conférence - Les Quartiers verts, nouveau mode de vie de l'avenir
ORGANISATEUR Forum URBA-2015
LIEU Montréal, UQÀM
INFORMATION urba2015@uqam.ca

28 au 30 avril

ACTIVITÉ Congrès de l'Association des aménagistes régionaux du Québec (AARQ) - Gouvernance en aménagement du territoire, ici et ailleurs
ORGANISATEUR Association des aménagistes régionaux du Québec
LIEU Québec, Hôtel Château Laurier
INFORMATION www.aarq.qc.ca/congres2010/

29 avril au 1^{er} mai

ACTIVITÉ Exposition facultaire des étudiants de l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal
ORGANISATEUR Faculté de l'aménagement
LIEU Université de Montréal, Faculté de l'Aménagement
INFORMATION www.urb.umontreal.ca

MAI 2010

5 mai

ACTIVITÉ Conférence – Les enjeux du transport des marchandises dans les villes
ORGANISATEUR Forum URBA-2015
LIEU Montréal, UQÀM
INFORMATION urba2015@uqam.ca

5 au 7 mai

ACTIVITÉ Colloque annuel « Les Arts et la Ville »
ORGANISATEUR Réseau Les Arts et la Ville
LIEU Centre des congrès de Victoriaville
INFORMATION www.arts-ville.org

14 mai

ACTIVITÉ Examen d'admission de l'Ordre des urbanistes du Québec
ORGANISATEUR Ordre des urbanistes du Québec
LIEU Montréal
INFORMATION ncorso@ouq.qc.ca

20 et 21 mai

ACTIVITÉ Colloque – L'électrification des transports collectifs et individuels au Québec
ORGANISATEUR Forum URBA-2015
LIEU Montréal, UQÀM
INFORMATION urba2015@uqam.ca

25 mai

ACTIVITÉ Tournoi de golf de l'Ordre des urbanistes du Québec
ORGANISATEUR Ordre des urbanistes du Québec
LIEU Club de golf de l'Île de Montréal, Montréal
INFORMATION www.ouq.qc.ca





SIGAT
G é o

A n a l y s t e

**Maîtrisez
l'information géographique
sur votre territoire**

Faites partie du réseau SIGAT
www.mamrot.gouv.qc.ca/sigat

**Affaires municipales,
Régions et Occupation
du territoire**

Québec



AECOM Tecsalt, chef de file en matière de développement urbain et d'aménagement du territoire au Québec, est fière d'annoncer la création de son tout nouveau service d'Urbanisme et Aménagement durable.

En s'ajoutant aux centres d'excellence reconnus d'AECOM en génie urbain, planification des transports, environnement, études économiques, géomatique et développements rural et forestier, ce service vient compléter le vaste éventail d'expertises en aménagement du territoire auquel nos clients ont accès.

AECOM, votre partenaire du développement et de la planification du territoire et leader mondial en design urbain, vous propose une approche personnalisée, dynamique et moderne tenant compte des nouvelles tendances en urbanisme et en développement durable.

**Gestion
municipale**

Urbanisme



**Développement
durable**



Design urbain

