

# URBANITÉ

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

Février 2006



Ordre des  
Urbanistes du  
Québec

CANADIAN INSTITUTE OF  
PLANNERS  
INSTITUT CANADIEN DES  
URBANISTES

## Les temps changent

Page 5

**Comment passer  
le test des tribunaux**

Pages 19

**La démographie  
des MRC 2001-2026**

Page 31

**Les enjeux du  
développement  
de grandes surfaces  
commerciales**

Page 46

**Villages-relais : un outil  
de développement**

# Ateliers sur la planification durable

De grandes idées pour de petites collectivités



## CE QUE NOUS ABORDERONS

### Qu'est-ce que le développement durable ?

Le premier module clarifie le concept du développement durable. Vous pourrez ainsi répondre à la question suivante : Dans quelle mesure ma collectivité est-elle durable ?

### Transport, énergie et gestion des matières

Ce segment examine des modes de gestion et d'optimisation des infrastructures locales, du transport à l'énergie en passant par les déchets solides.

### Aqueducs et réseaux d'égouts d'eaux usées et d'eaux pluviales

Ce module traite des réseaux d'eau, propose des pratiques exemplaires et fournit un grand nombre d'exemples réels provenant de municipalités canadiennes.

### Logement, politiques d'affectation du sol et outils réglementaires

Le module présente des cas tirés du programme Abordabilité et choix toujours (ACT), une initiative nationale créée pour améliorer la réglementation afin de rendre les logements plus abordables.

### Outils de participation et pratique des collectivités

Ce segment définit les principes pour encourager la participation du public dans le but de favoriser le processus de planification et de développement durable.

### À QUI S'ADRESSE CES ATELIERS ?

Ces ateliers sont conçus spécifiquement pour les décideurs et urbanistes municipaux de petites collectivités.

Au cours des prochains mois, des ateliers seront organisés dans les Laurentides, le Saguenay et dans l'Outaouais. Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le site Internet de l'Ordre à l'adresse [www.ouq.qc.ca](http://www.ouq.qc.ca)

Nouvelles	2	<i>Si la tendance se maintient :</i> <b>La démographie des MRC 2001-2026</b> 19 <i>Normand Thibault, Esther Létourneau et Chantal Girard</i>	Coup d'oeil municipal
Chronique juridique	5	<b>Les villes dans leur espace</b> 24 <i>Marc-Urbain Proulx</i>	<b>Laval technobourg</b> 41 <i>Rémy Tremblay, Daniel Naud</i>
<b>Comment passer le test des tribunaux</b>		<b>La dynamique agglomérations québécoises</b> 27 <i>Mario Polèse</i>	<i>Saint-Jean-sur-Richelieu</i> <b>Un exercice de planification stratégique</b> 43 <i>Mario Verville, urbaniste</i>
<i>Me François Marchand</i>		<b>Les enjeux du développement de grandes surfaces commerciales</b> 31 <i>Jean-François Grenier</i>	Coup d'oeil régional
Opinion	8	<i>La modélisation des transports :</i> <b>Entre la boîte noire et les ailes du désir</b> 36 <i>Pierre Desgagnés</i>	<b>Villages-relais : un outil de développement</b> 46 <i>Yvan Gagnon, Sandrine Fournis</i>
<b>Et si le citoyen s'en foutait?</b>			Coup d'oeil international
<i>Pascal Lacasse, urbaniste</i>			<b>Nos villes s'adaptent à la mondialisation</b> 49 <i>Jeanne M. Wolfe, urbaniste émérite</i>
<b>L'art de communiquer</b>	9		<b>Calendrier des activités</b> 52
<i>Victor Lambert, urbaniste émérite</i>			<b>Quelques statistiques de la profession</b> 52
<b>DOSSIER : LES TEMPS CHANGENT</b>	12		
<b>Quelle prospective pour la ville?</b>	13		
<i>Daniel Latouche</i>			
<b>Le MAMR et les enjeux de la planification</b>	15		
<i>Entrevue avec Mme Suzanne Lévesque, sous-ministre adjointe aux politiques</i>			

## URBANITÉ

### Comité éditorial :

François Goulet, président  
Paul Arsenault  
Stéphanie Côté  
Pascal Lacasse  
Mathieu Langlois  
Hélène Laperrière  
Julien Lauzon  
Marie-Hélène Poirier  
François Ménard

**Conception graphique :** L'Infographe

**Réviseur et correcteur :** Jean-Paul Gagnon

**Imprimerie :** Imprimerie Debesco

### Les administrateurs de l'Ordre sont :

Claude Beaulac, président  
Jean Côté, trésorier  
Louise Audet, vice-présidente  
Robert Chicoine, administrateur  
André M. Boisvert, administrateur  
Claude Gauthier, administratrice  
Raphaël Fischler, administrateur  
Jean-Paul Gaumont, administrateur nommé  
Renée O'Dwyer, administratrice nommée

### Permanence :

- Odette Michaud, directrice de la gestion administrative et Secrétaire
- Nathalie Corso, secrétaire administrative
- François Ménard, directeur des communications

### Ordre des Urbanistes du Québec

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

Dépôt légal  
Bibliothèque nationale du Québec  
Bibliothèque nationale du Canada

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

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

### A U A M Q

ASSOCIATION DES URBANISTES ET DES AMÉNAGISTES MUNICIPAUX DU QUÉBEC

### La revue Urbanité

Tirage : 2 600 exemplaires

### Distribution

Membres de l'OUQ - 924  
Abonnés - 1 676

Les personnes peuvent s'inscrire sur la liste de distribution en transmettant leurs coordonnées par courriel à [urbanite@ouq.qc.ca](mailto:urbanite@ouq.qc.ca).

### Auteurs

Vous pouvez soumettre vos articles ou textes au Comité éditorial. Toutefois, les textes ne peuvent pas dépasser 1 300 mots. Ceux-ci doivent traiter de sujets reliés à l'urbanisme. Le comité éditorial se réserve le droit de publier ou de refuser un article. Vous pouvez consulter les normes d'écritures sur le site Internet de l'OUQ à l'adresse [www.ouq.qc.ca](http://www.ouq.qc.ca).

Les titres, les chapeaux, sous-titre, intertitres, légendes et le choix des illustrations sont généralement du Comité éditorial. Vous pouvez soumettre vos commentaires et suggestions au Comité éditorial par courriel à [urbanite@ouq.qc.ca](mailto:urbanite@ouq.qc.ca).

# Décret sur 147 cours d'eau exclus de la compétence des MRC

Le 21 décembre 2005, le gouvernement du Québec a adopté le décret 1292-2005 concernant l'exclusion de cours d'eau ou portions de cours d'eau de la compétence des MRC conformément au paragraphe 1° du premier alinéa de l'article 103 de la Loi sur les compétences municipales. En vertu de l'article 103 de la Loi sur les compétences municipales, toute MRC a compétence à l'égard des cours d'eau à débit régulier ou intermittent, y compris ceux qui ont été créés ou modifiés par une intervention humaine.

Toutefois, quatre types de cours d'eau sont exclus de la compétence des MRC :

1. tout cours d'eau ou portion de cours d'eau que le gouvernement détermine, après consultation du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, par décret qui entre en vigueur à la date de sa publication à la Gazette officielle du Québec ou à toute date ultérieure qui y est indiquée (voir annexe I plus bas);
2. un fossé de voie publique;
3. un fossé mitoyen au sens de l'article 1002 du Code civil;
4. un fossé de drainage qui satisfait aux exigences suivantes :
  - a) utilisé aux seules fins de drainage et d'irrigation;
  - b) qui n'existe qu'en raison d'une intervention humaine;
  - c) dont la superficie de bassin versant est inférieure à 100 hectares.

Toujours selon l'article 103 de cette loi, la portion d'un cours d'eau qui sert de fossé demeure de la compétence de la MRC.

Pour connaître la liste des 147 cours d'eau ou portions de cours d'eau qui sont exclus de la compétence des MRC : [www.mamr.gouv.qc.ca/publications/legislation/cours\\_deau\\_exclus.pdf](http://www.mamr.gouv.qc.ca/publications/legislation/cours_deau_exclus.pdf)



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

**18, 19 et 20 octobre 2006,  
au Centre des Congrès de Québec**

L'Association des aménagistes régionaux du Québec (AARQ) et l'Ordre des urbanistes du Québec (OUQ) interpellent l'ensemble des acteurs et professionnels impliqué en aménagement du territoire et en urbanisme dans le cadre d'États généraux. Plusieurs autres organismes embarquent dans l'organisation de cette rencontre qui marquera les professionnels, voire : Association des aménagistes municipaux du Québec (AUAMQ), l'Union des municipalités du Québec (UMQ), la Fédération québécoise des municipalités (FQM).

Ces États généraux constitueront un événement rassembleur pour tous les intervenants oeuvrant dans le domaine de l'aménagement et de l'urbanisme, qui exposeront et partageront leur vision et leurs attentes relatives à la pratique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, à une époque où les principes du développement durable sont appelés à guider les actions des différents niveaux de gouvernement. Pour le gouvernement du Québec donc, et au premier chef pour le ministère des Affaires municipales et des Régions (MAMR), c'est un moment privilégié, car les professionnels de l'aménagement et de l'urbanisme seront réunis en un même endroit pour faire consensus et l'appuyer dans les gestes qu'il aura à poser dans l'avenir. L'objectif de participation visé par le comité organisateur est de rassembler entre 300 et 400 professionnels.

## 30<sup>e</sup> anniversaire du département d'études urbaines et touristiques de l'UQAM

Le département d'études urbaines et touristiques (DEUT) de l'UQAM fête en 2006 son trentième anniversaire de fondation. L'urbanisation accélérée et l'essor du tourisme seront sans doute parmi les faits marquants du vingt et unième siècle, forçant les réflexions sur les nouveaux paradigmes, les conditions des habitats humains de l'avenir et sur le rôle des villes dans les nouvelles règles du jeu de la concurrence mondiale. Cet anniversaire est l'occasion d'un bilan des multiples réalisations du DEUT, d'une réflexion sur son avenir et du tissage de nouveaux liens avec ses diplômés et partenaires. Le thème choisi pour les fêtes, « Réinventer

Montréal », stimule l'imaginaire et contribue à générer des idées et solutions mobilisatrices pour que Montréal soit la ville créative, humaine, propre, festive, diverse, équilibrée, prospère et généreuse dont nous rêvons tous.

Consultez la programmation :

[www.deut.uqam.ca/contenus/30e\\_deut\\_programme.htm](http://www.deut.uqam.ca/contenus/30e_deut_programme.htm)  
Renseignements : (514) 987-3000, poste 2264,  
[anniversaire\\_30@uqam.ca](mailto:anniversaire_30@uqam.ca)

# Réaménagement du centre-ville de Joliette

La Ville de Joliette a rendu public le concept définitif retenu pour le réaménagement de son centre-ville.

La pierre d'assise de ce projet consiste à réalisation d'une nouvelle place publique donnant priorité au piéton, en contact avec un environnement naturel plutôt qu'avec le béton. De nombreux arbres seront plantés selon un schéma rappelant l'existence, durant les années 60 et 70, de bâtiments ayant marqué la communauté joliettaine de l'époque. La mise en place de six fontaines monolithiques, composées de blocs de granit érigés à la verticale, évoquera la force motrice de l'eau, à l'origine de la naissance du « Village de l'Industrie » devenu plus tard la Ville de Joliette.

Le projet retenu prévoit des espaces de stationnement en quantité égale à aujourd'hui, même si le projet prévoit la disparition de certains espaces de stationnement. Ce résultat a pu être obtenu en procédant à la révision du marquage au sol des espaces actuels et en autorisant le stationnement sur rue à quelques endroits où il était prohibé.



Anticipant une recrudescence de l'achalandage au centre-ville, la Ville envisage en contrepartie de construire un stationnement étagé. Des plans et devis préliminaires ont été réalisés et les terrains requis pour l'accès futur ont été mis en réserve par la Ville. Ce stationnement pourrait comporter 90 espaces par étage pour un maximum de six étages, représentant un total de 540 places additionnelles.



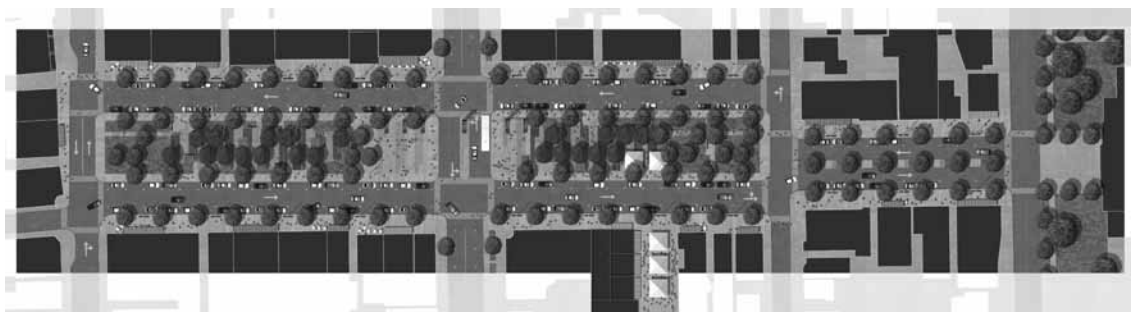
L'administration municipale a rejeté l'hypothèse d'un stationnement souterrain, en raison du coût prohibitif et du peu d'espace supplémentaire pouvant être aménagé, considérant la présence des conduites d'aqueduc et d'égout.

L'administration municipale a rejeté l'hypothèse d'un stationnement souterrain, en raison du coût prohibitif et du peu d'espace supplémentaire pouvant être aménagé, considérant la présence des conduites d'aqueduc et d'égout.

La participation financière des gouvernements fédéral et provincial demeure nécessaire, afin de concrétiser le projet de revitalisation dont le coût total est estimé à 10 millions de dollars.

À lui seul, le remplacement des canalisations souterraines vétustes, datant du début des années 30, nécessitera des travaux d'au moins 4 millions de dollars. La réalisation de la nouvelle place publique comme telle ainsi que l'aménagement des rues sont estimés à 6 millions de dollars. La Ville mise sur l'apport du programme tripartite de réfection des infrastructures en vertu duquel les coûts sont répartis également entre chaque partenaire. Pour Joliette, ceci représente un investissement d'environ 3,5 millions de dollars.

Pour de plus amples renseignements, veuillez contacter Mme Chantal Fafard, urbaniste, Ville de Joliette (450) 753-8178



# Réforme annoncée du cadre de planification instauré par LAU

Le ministère des Affaires municipales et des Régions (MAMR) entreprendra dans les prochains mois une réforme du cadre de planification instauré par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU). À l'instar de la Loi sur les compétences municipales (Loi 62, 2005, chapitre 6) qui est entrée en vigueur le 1er janvier 2006, cette réforme du cadre de planification s'inscrit dans le processus de révision des lois municipales en vue de les regrouper et d'en simplifier les dispositions.

Puisque 25 ans se sont écoulés depuis l'adoption de la LAU, il apparaît nécessaire d'y jeter un regard critique et d'en questionner le contenu. La réforme permettra de s'interroger sur les principes directeurs à l'origine de la loi, de revoir de grands pans de son fonctionnement devenus obsolètes ou inappropriés dans le contexte actuel ainsi que d'introduire de nouveaux mécanismes et outils d'urbanisme. L'objectif premier demeure la simplification et l'harmonisation du cadre d'intervention au profit des municipalités et des MRC.

La réforme du cadre de planification de la LAU devrait être vue comme une traduction de la volonté du gouvernement, avec la collaboration du monde municipal et des praticiens, d'accroître la qualité de la planification de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme municipal et d'alimenter la mise à jour des orientations gouvernementales en cette matière. La contribution politique est essentielle dans cette démarche. Il importe notamment de s'interroger et de repenser :

- le processus trop long de révision des schémas d'aménagement et de développement;
- l'articulation et la coordination des mécanismes de cohérence entre les outils d'aménagement et de développement;
- le positionnement des documents d'urbanisme, afin qu'ils aient une portée plus stratégique, comme l'a demandé l'Union des municipalités du Québec en 2003;
- la redéfinition des principes de gestion participative assortie de moyens et de procédures allégés;
- la mise en place de mécanismes de suivi (monitoring) en vue d'évaluer l'implantation et les progrès réalisés quant aux objectifs et actions prévus dans les documents de planification.

Un groupe de travail au MAMR aura comme mandat d'élaborer un projet qui tienne compte à la fois des divers chantiers réalisés par le Ministère et des demandes exprimées par le milieu. À l'instar de ce qui a été fait lors de l'élaboration de la Loi sur les compétences municipales, on procédera à la formation d'un comité d'orientation comprenant des représentants du MAMR, de la Fédération québécoise des municipalités (FQM) et de l'Union des municipalités du Québec (UMQ). On tiendra une consultation sur une proposition de projet de loi auprès du monde municipal et des acteurs en aménagement et en urbanisme. La présentation du projet de loi est prévue pour l'année 2007.

## Entente sur la mise en valeur du territoire public de la MRC Antoine-Labelle

Le ministre des Ressources naturelles et de la Faune, Pierre Corbeil, a reconduit l'entente sur la gestion et la mise en valeur du territoire public intramunicipal avec la MRC Antoine-Labelle. Cette dernière a réalisé, à la satisfaction du Ministère, des activités sur son territoire au regard des pouvoirs et responsabilités qui lui avaient été délégués en matière de gestion foncière et forestière.

Ces activités consistent en la mise en valeur de 696 hectares de forêts, 18 hectares pour le récréotourisme, la réalisation de 13 km de sentiers ainsi que le développement de 16

terrains pour la villégiature. Au total, ces activités auront permis la création de 81 emplois directs dans la MRC et généré des recettes totales de plus de 2,4 M\$ pour la période 2000-2004, selon le ministre Corbeil.

Le renouvellement de l'entente permettra au milieu de réaliser d'autres interventions à caractère socio-économique à des fins forestières, touristiques, récréatives, environnementales ou autres, et de mettre en valeur le territoire public intramunicipal dans une perspective de développement durable.

## Mesures réglementaires

# Comment passer le test des tribunaux

Par François Marchand, avocat chez Daignault et Associés. Me Marchand s'intéresse à la pratique du droit municipal en matière d'aménagement et d'urbanisme.

Les pouvoirs des municipalités en matière d'aménagement et de protection de l'environnement ont bien changé depuis l'adoption de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme en 1979. À partir des années '80, sont apparus les pouvoirs sur les dérogations mineures (145.1 L.A.U. en 1985), les plans d'aménagement d'ensemble (art. 145.9 L.A.U. en 1987), les plans d'implantation et d'intégration architecturales (art. 145.15 L.A.U. en 1989), les ententes relatives à des travaux municipaux (art. 145.21 L.A.U. en 1994), les usages conditionnels (art. 145.31 L.A.U. en 2002) et les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (art. 145.36 L.A.U. en 2002) pour ne nommer qu'eux.

À la différence du zonage traditionnel, ces pouvoirs permettent d'établir des critères d'application, des objectifs, et laissent un pouvoir d'appréciation, ce qu'on appelle une discrétion encadrée aux fonctionnaires ou aux élus responsables de leur application.

Tous ces pouvoirs comportent de nouveaux défis, autant dans leur rédaction que pour leur interprétation par les tribunaux. Comment cette évolution s'est-elle traduite devant les tribunaux et quels conseils doit-on retenir de l'interprétation faite par les tribunaux?

### Comment passer le test des tribunaux

L'arrêt Hudson<sup>1</sup> de la Cour Suprême donne des balises et des critères pour juger de la légalité de mesures réglementaires en matière d'aménagement et d'environnement.

Même si elles bénéficient d'une interprétation large, les dispositions réglementaires doivent être raisonnablement liées aux objectifs municipaux permis. Ainsi, dans l'arrêt Hudson, la municipalité avait adopté un règlement sur l'utilisation de pesticides en vertu de son pouvoir général sur la salubrité, la santé et sur le bien-être général.

Comme le dit le juge Lebel de la Cour Suprême, le pouvoir exercé par la municipalité doit être interprété de façon raisonnable et libérale, mais il ne peut recevoir cette interprétation que si le pouvoir existe dans la loi.

Ce pouvoir exercé par la municipalité ne doit pas excéder la compétence territoriale, il ne doit pas être inconciliable avec les lois du Québec et du Canada. Enfin, il ne doit pas

être incompatible avec la loi habilitante ou la Charte de la municipalité.

La première question à se poser est donc celle-ci : le pouvoir réglementaire est-il autorisé par la loi ou l'objectif recherché se retrouve-t-il dans la loi? Est-il raisonnable de conclure qu'il s'agit d'un véritable pouvoir municipal que ce soit une question d'aménagement ou d'environnement?

La deuxième question à se poser est celle-ci : y a-t-il conflit d'application avec une loi du Québec, une loi du Canada ou avec l'un de leurs règlements?

Si le caractère du règlement est étroitement lié aux intérêts immédiats de la collectivité locale, vous pouvez parier que le règlement passera le test des tribunaux.

### Critères, objectifs fixés par règlement et pouvoir discrétionnaire

Au lieu de normes traditionnelles de zonage, une municipalité peut, avec un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturaux, imposer une condition additionnelle à la délivrance d'un permis de construction ou de lotissement consistant à l'approbation par le conseil municipal de plans relatifs à l'implantation et à l'architecture des constructions ou à l'aménagement de terrains et de travaux à réaliser. Le but visé par le législateur est évidemment d'assouplir les mécanismes de réglementation et de planification et d'accorder une discrétion au conseil pour qu'il exerce un contrôle qualitatif sur les projets soumis, ce contrôle devant s'exercer au cas par cas<sup>2</sup>.

Il appartient au conseil municipal de déterminer quelles sont les catégories de construction de terrains ou de travaux qui seront visés par le règlement. Ainsi, la Cour d'appel a reconnu dans l'arrêt Ferme Géléry<sup>3</sup> qu'un P.I.I.A. peut viser une exploitation agricole pourvu que le règlement municipal ne compromette pas la vocation agricole d'un terrain situé en zone agricole. Un P.I.I.A. peut aussi comporter un volet environnemental ou encore viser tout projet de transformation, d'agrandissement ou d'addition de bâtiments.

Le règlement doit déterminer les objectifs applicables à l'implantation et à l'architecture des constructions ou encore à l'aménagement des terrains, ainsi que les critères

1 Sprantech c. Hudson, 2001 Cour Suprême 241

2 Ville de Magog c. Auberges Giroima inc., 16 janvier 2001 (C.S.)

3 R.E.J.B. 2003-49608 (C.A.)

permettant d'évaluer si ces objectifs sont atteints. Selon la Cour d'appel, la préservation du caractère du cadre bâti constitue un objectif précis pouvant valablement être recherché par un règlement<sup>4</sup>.

Les critères doivent permettre d'évaluer si les objectifs sont atteints. Ces critères constituent donc des éléments essentiels du règlement et en l'absence de tels critères, le règlement pourra être invalidé. Ces critères doivent également être suffisamment précis. Les tribunaux ont déclaré valides des critères d'évaluation comme le gabarit de construction, la proportion d'espace libre, l'interaction visuelle et fonctionnelle entre les bâtiments.

Par contre, en l'absence totale de critères ou en présence de ce que l'on décrit au règlement comme critères qui ne sont que des lieux communs ou des vœux pieux, les tribunaux auront tendance à invalider le règlement.

Les tribunaux reconnaissent et respectent l'exercice par le conseil municipal de son pouvoir discrétionnaire d'approuver ou de désapprouver les plans qui lui sont soumis. Les municipalités devraient cependant se fixer des objectifs qui leur sont propres et composer avec l'équilibre entre les droits de la collectivité et ceux des personnes qui ont un projet à réaliser.

### Imprécision, contradiction d'un règlement

L'imprécision du règlement est un autre motif d'annulation par les tribunaux. Une disposition imprécise ou indéterminée conduit à l'attribution d'un pouvoir discrétionnaire et à une délégation illégale du pouvoir de réglementer. C'est souvent le cas pour des règlements portant sur l'esthétisme et sur l'apparence des constructions.

Le test à appliquer pour déterminer si un règlement est suffisamment précis consiste à se demander si l'imprécision du règlement est telle qu'une personne raisonnable ne puisse déterminer le sens véritable de la réglementation et régler sa conduite en conséquence.

De même, une réglementation illogique ou qui comporte une contradiction interne peut amener un tribunal à annuler cette réglementation. Il faut donc vérifier la cohérence interne entre un texte réglementaire et un autre règlement ou avec une grille de spécifications qui ne doit pas être imprécise au point d'être incompréhensible.

Une réglementation trop restrictive au point qu'elle rend impossible l'exercice de la propriété privée peut amener un tribunal à annuler cette réglementation dans la mesure où le règlement est utilisé pour exproprier sans indemnité, comme le zonage « parc public ».

### Aménagement et développement durable

Parmi les nouvelles valeurs à intégrer dans les différents mécanismes d'aménagement et de planification, il y a certainement celui du développement durable. Penser globalement, agir localement, ne pas compromettre la capacité des générations futures, planifier tout en protégeant l'atmosphère, l'eau, les sols et les êtres vivants, réaliser des économies durables, maintenir le capital naturel, toutes ces formules ont un seul et même objectif : assurer le développement durable.

La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme ne contient aucune disposition d'ordre général à l'égard de ce concept et du principe de développement durable sauf à l'article 6 qui décrit le contenu optionnel du schéma d'aménagement et de développement de la MRC qui prescrit qu'un schéma peut déterminer des orientations en vue de favoriser l'aménagement durable de la forêt privée.

Cependant, rien n'empêche les différents acteurs en matière d'aménagement d'intégrer des notions de développement durable dans l'élaboration de schémas d'aménagement, de plans d'urbanisme et de réglementation. Au contraire, c'est une orientation qui risque de se réaliser de plus en plus et les tribunaux montrent beaucoup de bienveillance à l'égard de la nécessité de protéger l'environnement.

Contrairement aux années '80 où les instruments de planification et d'aménagement étaient sommaires, ces mêmes instruments se sont multipliés et raffinés. Les objectifs ont également changé. Si la notion de zonage a visé dans les faits à séparer les usages et à les répartir par zones, l'objectif des années 2000 est davantage d'orienter et d'accueillir le développement dans les parties du territoire pouvant engendrer des économies, le tout dans le respect de l'environnement.

L'urbaniste et l'aménagiste des années 2000 cherchent donc à diriger ce développement là où les infrastructures existent, où les services sont présents comme l'approvisionnement en eau potable, le traitement des eaux usées, les écoles, les routes, le transport en commun, etc.

« Si le caractère du règlement est étroitement lié aux intérêts immédiats de la collectivité locale, vous pouvez parier que le règlement passera le test des tribunaux. »

4 Accoca c. Ville de Montréal, C.A. 2002.)

# Chronique juridique

## Comment passer le test des tribunaux

Ces mêmes objectifs visent également à augmenter les densités résidentielles qui permettent de réduire la consommation de l'espace, protéger l'agriculture.

De même, là où on cherchait à séparer les usages, on a fait place aujourd'hui à une attitude qui vise une plus grande mixité des fonctions, par exemple dans les quartiers urbains et résidentiels, le tout pour faciliter la présence de meilleurs services à proximité de ces mêmes résidences (article 113, paragraphe 3, alinéa 2 LAU).

Ainsi, les pouvoirs et techniques de zonage se sont multipliés et raffinés. On peut désormais empêcher la transformation de résidences en commerces, n'autoriser les usages commerciaux qu'au rez-de-chaussée, etc.

Il est également possible, avec l'adoption de l'article 116 de la LAU, de contrôler la séquence du développement, ceci avec l'aide des différentes mesures prévues dans un schéma d'aménagement et un plan d'urbanisme. Cela est un moyen de diriger et de concentrer le développement là où les services sont déjà présents.

D'autres pouvoirs ont également été conférés aux municipalités, par exemple celui de l'article 113, paragraphe 12, qui permet d'inclure à un règlement de zonage des dispositions visant la protection des arbres et du couvert forestier, de même que l'aménagement durable de la forêt privée.

De nouvelles tendances ont également apparu, que ce soit dans les orientations gouvernementales ou chez les spécialistes en aménagement. On souhaite maintenant privilégier la consolidation des acquis, la revitalisation des centres-villes et des quartiers anciens plutôt que d'ouvrir le développement tous azimuts, un peu n'importe où sur le territoire. Ainsi, la traditionnelle liberté des individus a été remplacée peu à peu par la volonté commune, articulée et planifiée de faire un véritable développement du territoire intégré, rationnel, économique, tout en protégeant l'environnement.

Nouveaux pouvoirs plus larges, plus souples, plus pointus et raffinés qui permettent une approche plus dynamique, plus interactive. Il faut cependant se rappeler que l'exercice de ces pouvoirs doit respecter certaines règles de droit. Malgré une plus grande ouverture, les tribunaux restent vigilants dans le respect de ces droits.



# Et si le citoyen s'en foutait?

Pascal Lacasse, urbaniste, a assisté au congrès conjoint de l'AQEI-OUQ. Il s'agit de ses premières impressions sur la thématique de ce congrès, la participation citoyenne.

J'ai eu l'occasion de participer au congrès conjoint AQEI-OUQ du 16 et du 17 novembre dernier qui portait sur la participation citoyenne au développement durable. Durant ces deux journées, j'ai pu constater que la participation citoyenne n'était qu'un idéal difficilement atteignable. Une fois les partisans du NIMBY et les groupes d'intérêts enlevés des participants, il reste très peu de citoyens qui viennent contribuer à leur communauté. Pourtant ce ne sont pas les lieux de « démocratie locale » qui manquent. Peut-être même qu'il y en aurait trop selon certains. Du moins assez pour s'y perdre. D'ailleurs, si je ne reprends que les propos tenus par les conférenciers, on dénote une certaine confusion entre les séances d'information, la consultation, la concertation, la médiation, les mouvements de pressions et la participation citoyenne. Utilise-t-on la bonne appellation chaque fois que l'on effectue un de ces exercices de participation? Ainsi, le citoyen ne sait plus s'il est présent pour écouter ou pour être écouté. Doit-il parler des grands défis de sa ville ou encore se contenter de commenter un projet qui s'inscrit simplement dans son secteur? C'est sans compter toutes les tribunes téléphoniques, les sondages qui paraissent chaque jour et les petites questions quiz aux infos de 18 h. Les gens sont appelés à participer partout, leurs opinions comptent, mais pour en faire quoi? Rien ou du moins très peu. La participation citoyenne est donc banalisée.

Pourquoi soudainement doit-on faire autant participer les citoyens dans les processus d'aménagement et d'urbanisme? Pour certains, parce que les lois ont prévu des processus et qu'ils se sentent obligés de les respecter. Pour d'autres intervenants, parce qu'ils croient qu'en présentant le projet en amont de sa conception, il pourra être bonifié et amélioré. Les derniers y voient simplement une démarche naturelle de planification. Un conférencier a par contre soulevé une question importante face à la participation des citoyens, à l'effet qu'il n'existait plus de politiciens possédant une vision de leur ville et de leur développement. Par conséquent, les projets sont présentés et considérés à la pièce, sans tenir compte de l'ensemble des facteurs cumulatifs. La participation citoyenne devient pour l'élu un moyen d'obtenir l'approbation des citoyens et d'éviter de supporter seul le fardeau d'une décision.

Il est d'autant plus important d'obtenir l'approbation de ses citoyens qu'aux dernières élections municipales, une majorité de maires et d'élus n'ont pas été élus par la population, mais plutôt par acclamation dans une proportion de plus de 50 %. Il faut ajouter à ce nombre, les endroits où les candidats sérieux étaient inexistantes, c'est-à-dire que seul le maire sortant était en mesure de reprendre son poste comme ce fût le cas à Laval. D'ailleurs, ces dernières élections municipales illustrent bien l'indifférence de la population envers les enjeux locaux. Les

citoyens, en plus d'avoir peu de choix, étaient moins nombreux à aller voter qu'aux élections provinciales ou fédérales. Alors pourquoi le citoyen voudrait-il participer davantage à une consultation ou à l'élaboration d'un plan d'urbanisme alors qu'il ne prend même pas le temps d'aller voter?

L'exemple du plan d'urbanisme de Montréal où une démocratie participative était au cœur de son élaboration n'a attiré que 1000 participants malgré tous les moyens utilisés. D'un côté, on peut qualifier cette approche de réussite et de l'autre, d'un échec. Dans la mesure où 1000 personnes sur 1,5M d'habitants qui en font l'effort de participation, c'est à peine 0.06 % de la population. Toutefois, en terme d'idées nouvelles, il serait surprenant que ces participants aient tous des idées différentes pour bonifier à ce point le plan d'urbanisme. Bref, la quantité lors d'un tel exercice remplace rarement la qualité. Par contre, elle démontre clairement que le citoyen se fout généralement de participer à la vie citoyenne.

Pourquoi? D'un côté, il y a ceux qui sont peu sensibles à la politique municipale, par extension à l'urbanisme, et qui sont davantage préoccupés par leurs petites affaires. Leurs vrais problèmes sont les minutes à 1\$ chacune lorsque ils dépassent l'heure de la fermeture de la garderie, le temps d'attente dans les hôpitaux, mais pas un plan d'urbanisme ou un projet qui n'a pas d'impact pour eux. Ils contribuent déjà largement avec leur compte de taxe, en triant les matières recyclables, en prenant leur vélo pour aller travailler. S'il fallait qu'ils perdent en plus du temps pour assister aux séances du conseil ou à une consultation, ça serait vraiment trop. De l'autre côté, il y a des gens plus politisés, qui sont très occupés par leurs responsabilités, mais qui, s'ils avaient plus de temps, ce qui n'arrivera sûrement pas, participeraient plus naturellement à des enjeux entourant leur milieu de vie. Dans les deux cas, les citoyens ne sont donc pas présents !

En fait, la participation citoyenne débute bien en amont de ces processus formels. À la base, il faut apprendre à connaître son quartier, ses voisins, son histoire. Combien d'entre nous se contentent de relations de bons voisinages qui se limitent à contacter le voisin lorsque les feuilles de son arbre tombent dans notre piscine ou à ne pas sortir dehors lorsqu'on le voit dans son entrée pour éviter de lui parler. Trop pressé pour dire bonjour au voisin, trop pressé pour ramasser la crotte de son chien, trop pressé pour savoir ce qui se passe dans sa ville. Même là, les citoyens n'y arrivent pas...

Bref, où sont les vrais citoyens lors d'un événement de participation citoyenne? Tout simplement trop occupés à passer au travers de leur quotidien !

# L'art de communiquer

Victor Lambert, B. Arch., M.C.P., urbaniste émérite

**D**ans le Québec contemporain, la pratique de l'urbanisme a-t-elle évolué et s'est-elle vraiment distinguée de celle qui prévalait au cours des années 1950 à 1990? C'est la question que je propose d'emblée à l'examen pour mieux comprendre le chemin parcouru et mieux voir la route à suivre pour l'avenir.

Un projet d'aménagement urbain ou territorial, aujourd'hui élaboré avec tout le souci d'accomplissement professionnel que cela doit comporter, aura pour qualité ultime celle d'avoir réussi à rallier les instances décisionnelles et le commun accord des citoyens auxquels il se sera adressé. Alors, et alors seulement, ce projet aura su intimement associer la communication à l'urbanisme. Mais, pour en arriver à cet entendement, la manière de communiquer est cruciale : doit-elle procéder du haut vers le bas, c'est-à-dire du niveau décisionnel vers le niveau des citoyens, ou l'inverse? C'est selon. Les circonstances comme les intentions sont alors à scruter. C'est ce que propose cet article, appuyé sur des projets connus dont certains ont fait école.

Au début des années 1960, à Québec, était élaboré un vaste projet d'aménagement du territoire jumelé à un non moins vaste projet de participation citoyenne. C'était une première, proclama-t-on alors haut et fort, dans le rapprochement de la discipline de l'aménagement et de l'art de communiquer. L'expérience menée en vue de démontrer la grande importance du projet régional de mise en valeur socio-économique et, surtout, de le rendre opérationnel, débuta publiquement vers 1964-65 sous le nom de Bureau d'aménagement de l'Est du Québec (BAEQ). De mémoire lointaine, je retiens que l'arrivée du projet gouvernemental sur le terrain des réalités régionales avait principalement pour objectif de rationaliser la problématique des établissements humains, dispersés sur un territoire aussi vaste qu'un pays, avec une politique d'aménagement forestier applicable à ce même territoire. Le BAEQ s'installa à Mont-Joli. De là, des professionnels, jeunes pour la plupart, de provenances et de disciplines diverses se mirent à l'oeuvre : certains s'adonnèrent à de nombreux inventaires et analyses du terrain; d'autres, suivant un agenda chargé, se vouèrent à de multiples rencontres d'animation sociale avec la population locale dispersée dans des villages le long de la côte gaspésienne. Ils venaient surtout s'entretenir avec les citoyens de la fermeture de leurs villages et d'un grand plan d'aménagement forestier; ils venaient les persuader du bien-fondé du projet et du bonheur de leur relocalisation dans les villes plus organisées de la région. C'était cela la communication et l'aménagement depuis le haut vers le bas dans ces campagnes éloignées, avec les conséquences désastreuses que la plupart des citoyens ont vécu et dont les professionnels ont pris acte.

Durant la même période, dans les milieux urbanisés comme Montréal ou Québec, l'urbanisme pratiqué en était un d'urgence et de masse — pour le plus grand nombre —, pour le plus ordinaire des citoyens. Les spécialistes vedettes de la ville de ce temps étaient les géomètres, les ingénieurs et les architectes. Mais il y avait aussi quelques urbanistes, nouveaux venus sur le marché du développement urbain, qui tentaient d'aménager la ville, malgré la suprématie des promoteurs et des ingénieurs sur les vastes espaces vacants à viabiliser (travaux d'égouts et d'aqueducs, de rues, d'éclairage), sans compter celle des arpenteurs chargés du lotissement.

La construction, et parfois l'aménagement de « villes nouvelles » en périphérie de la ville historique, était devenue le domaine d'activité privilégié des divers spécialistes. Dans ces paradis neufs mis à sa disposition, la masse humaine se constituait en autant de sociétés et d'esprits de clocher imbus d'une communication dirigée par l'autorité ecclésiastique et civique. Peu de temps après, soit au cours de la décennie de 1960-1970, cette diversification humaine commença à se conscientiser et à s'individualiser tout en continuant à vivre culturellement dans les moyennes d'où pouvait surgir sporadiquement l'excellence et la médiocrité, mais où s'insinuaient durablement la solitude et l'ennui. La communication devenait raréfiée, malgré l'apparition sur le marché de nouveaux moyens de communication, notamment la télévision et la bureautique. L'aménagement de la ville existante ou historique, et encore moins la participation citoyenne, n'entraient pas dans les priorités des gouvernants. Ceux-ci réservaient surtout la ville-mère à des gestes d'éclat sous forme de projets les plus extrêmes réalisés à grands coups de démolition dans le tissu urbain déjà laissé à lui-même sur l'ensemble du territoire bâti. Par exemple, en furent des cas patents : à Montréal, le secteur Dozois ou la Cité Milton Parc, le site de la maison de Radio-Canada ou celui des Jeux olympiques; à Québec, la Cité parlementaire ou le quartier Saint-Roch. Il en fut de même, toute proportion gardée, dans bien des villes de province. La communication, du haut de la chaire publique, prenait alors la forme de déclarations au parterre citoyen sur le progrès économique de la ville et, conséquemment, de sa notoriété grâce aux projets éclatants d'urbanisme.

Nous pouvons penser que la société urbaine contemporaine, héritière de ces actions d'aménagement urbain amorcées cinquante ans plus tôt, continue dans le même sens avec les conseils provenant du même type de professionnels que naguère, tout en ajoutant à sa banlieue la ville historique et le milieu rural comme champs d'activité. La ville et la campagne deviennent des lieux à occuper au même titre que les banlieues; les individus s'y

activent par la mobilité et se motivent par la passion de la consommation. Cette situation, il me semble, est en voie de modifier sensiblement la vie de l'ensemble de la société québécoise, déjà en mal d'identité et d'organisation sociale et, conséquemment, en manque d'aménagement spatial.

Les acteurs traditionnels sur la scène québécoise, c'est-à-dire l'ordre politique, le clergé, les institutions, les entrepreneurs, peuvent-ils faire mieux que ce qu'ils ont accompli jusqu'à maintenant? Oui. Les professionnels,

« Le tout de l'urbanisme consiste, à mon avis, en trois notions : terrain, vision et pouvoir. »

c'est-à-dire les administrateurs publics, les experts en environnement et en évaluation d'impacts, les animateurs de consultations publiques, les conseillers en participation citoyenne, les agences de communication, les experts en économie, en sociologie, en psychologie, etc., agissant depuis déjà quelques décennies dans le champ urbain, rural ou environnemental peuvent-ils eux aussi, faire mieux? Oui, pour autant qu'ils apprennent l'art de communiquer avec le tiers état, à savoir cette population québécoise à servir, héritière de la Révolution tranquille. Car cette population, mutatis mutandis, semble être à maints égards comparable à la nation française à l'ère de la Révolution française. À ce sujet, Sieyès, homme politique et redoutable pamphlétaire du temps, conçut cette formule lapidaire qu'il vaut de rappeler sur la nature même du tiers état : « Qu'est-ce que le tiers état? Tout. Qu'a-t-il été jusqu'à présent dans l'ordre politique? Rien. Que demande-t-il? À devenir quelque chose » (Sieyès, Qu'est-ce que le tiers état?, s.e. janvier 1789).

Désormais, en regard de la population du Québec, l'urbanisme a plus encore à prouver et à promouvoir que par le titre et une certaine pratique aux avenues diversifiées. Parmi tous les acteurs s'échinant sur le destin urbain, l'urbanisme doit se reconnaître et être reconnu. Alors, me semble-t-il, il serait approprié que l'urbanisme fasse un retour sur soi et réfléchisse encore et toujours sur sa propre voie, sur son propre destin en vue d'afficher clairement son authenticité et son espace vital, de communiquer sa pertinence. Car autrement, c'est l'annonce de la sortie de route assurée. Dès lors, je serais tenté

d'appliquer par analogie la formule Sieyès à l'urbanisme. Ce à quoi je me refuse.

C'est pourquoi je propose comme sujet de réflexion une formule plus exaltante que je désigne ici comme étant la trinité en urbanisme. Le tout de l'urbanisme consiste, à mon avis, en trois notions : terrain, vision et pouvoir.

### 1. Le terrain

C'est la raison d'être de l'urbanisme. Sans terrain, pas d'urbanisme. C'est partiellement par ce biais que le concept de planification a pris force et essor au cours des vingt-cinq dernières années, même si la planification a perçu le terrain comme un concept plutôt théorique, voire virtuel. Alors l'urbanisme associé au secteur public, les écoles de formation aidant, s'est rangé sous l'aile de la planification urbaine et de l'administration publique. Voilà déjà une première sortie de route. Dans le secteur privé cependant, il a continué d'être défini comme un accompagnement et un conseil auprès de la clientèle dans le processus d'élaboration des projets à réaliser et ce, sur un terrain bien concret.

Le terrain en urbanisme recouvre deux réalités : celle du sol support et, corollairement, celle des habitants qui l'occupent et le façonnent par leurs activités multiples. L'une, le sol support, réfère à la ville et à ses quartiers, à l'agglomération et à ses banlieues, à la campagne et à ses noyaux villageois, à la région et à ses établissements humains émaillant la nature environnante. Chaque catégorie comporte ses caractéristiques propres et devient le projet d'étude de l'urbanisme grâce au relevé des faits et des données, aux analyses et comparaisons. L'ensemble permet de mieux connaître, d'alimenter la réflexion et de faire surgir la compréhension et la synthèse utile. L'autre réalité, plus sensible, concerne les occupants des lieux. Elle s'adresse à leurs besoins et à leurs valeurs comme individu et aussi comme membre d'une société dont la vie ne peut exister qu'en exigeant que chaque citoyen puisse communiquer avec les autres. Rien dans ce volet n'est évident à sa face même et sa connaissance dépend en tout premier lieu du contact avec les citoyens. C'est à cette étape que l'art de communiquer devient crucial, parce que le résultat obtenu vient renforcer la connaissance acquise du sol support comme assise d'une constante prospective. Par ce processus, par l'acceptation même de sa nécessité, de grands desseins peuvent émerger. Ainsi, en 1960, dans le cadre d'un plan d'urbanisme auquel j'ai activement participé, un parc national, celui de Saint-Bruno de Montarville, devint réalité quelques huit à dix ans plus tard. Le service d'urbanisme d'alors fut la cheville ouvrière du projet tant chez le public qu'au conseil municipal. J'ai été à même d'observer une situation analogue voilà quelques années à Longueuil. La communication est toujours au rendez-vous, quel que soient les modes ou les enjeux politiques.

## 2. La vision

Fondée sur la connaissance du terrain et sur une juste perception de la culture des résidents, la vision consiste à produire un concept d'aménagement sensible, projeté dans un futur prévisible et esquissé de manière à capter la compréhension du public et son appui. Par exemple, en 1997, dans le cadre d'études universitaires, je soumettais un projet de réaménagement de la cour de triage Turcot située à Montréal, un projet comportant notamment la rénovation des environs immédiats. Le projet fut considéré comme utopique par les collègues, malgré une forte adhésion de la part des citoyens des quartiers environnants. La communication s'est avérée efficace car ces derniers pilotèrent le projet jusqu'aux autorités décisionnelles de Montréal. De décision propre à ce projet il n'y eut point, mais, depuis l'acquisition de cette cour par Transport Québec, le projet sera pris en considération dans le contexte du réaménagement des échangeurs Turcot et Saint-Pierre.

## 3. Le pouvoir

L'urbanisme que l'on perçoit comme étant « l'expression d'une volonté, d'une action, d'une organisation, en vue de modifier l'ordre urbain<sup>1</sup> », a comme fin la réalisation au fil du temps de sa vision à travers les opportunes révisions et les multiples projets qui en découleront. Alors, l'urbanisme doit se situer non seulement près du public par la communication, mais aussi près du pouvoir, c'est-à-dire dans le giron des autorités décisionnelles et ce, aussi bien dans les secteurs public que privé.

L'exemple le plus instructif me venant à l'esprit au sujet du pouvoir est celui de ma participation, à l'époque au sein de Lanac-Plan, à titre de conseiller en urbanisme et en aménagement du territoire auprès de Trans-Canada Pipe Lines chargée, via sa filière Trans Québec et Maritimes, de

construire un gazoduc haute pression qui couvrirait un très grand nombre d'établissements humains au Québec. Sur une période de cinq ans, en collaboration avec les ingénieurs de la compagnie, nous avons eu à communiquer régulièrement avec tous les niveaux du pouvoir public – municipal, provincial, fédéral – car, à chacun d'eux, des positions et des décisions pour l'avancement et la réalisation du projet étaient nécessaires. Il en fut de même avec les instances décisionnelles des secteurs parapublic et privé. Cette constante communication ne fut pas vaine. Elle permit, dans un climat cordial, d'amender la LAU, d'éviter le lourd processus des expropriations vécues ailleurs au Canada, de conforter les producteurs agricoles quant aux inquiétudes légitimes dont ils faisaient état lors de séances d'information et, en bout d'exercice, d'obtenir les autorisations requises de franchissement du gazoduc et d'implantation de postes de comptage. Ce projet, il n'est pas inutile de le rappeler, prenait corps dans un environnement passablement bouleversé par une récente législation en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire qui créait entre autres les MRC en remplacement des comtés. Ces MRC avaient comme responsabilité principale la planification de leur territoire en tenant compte du sentiment d'appartenance des collectivités locales.

En guise de conclusion, il serait certes superflu d'ajouter d'autres exemples pour illustrer le quoi, le pourquoi et le comment de l'urbanisme. Il s'agit de prendre conscience et de percevoir judicieusement, tout au long du processus, l'importance de la communication, cette activité humanisante par excellence, pour comprendre l'exaltante discipline qu'est l'urbanisme. Il n'est qu'à souhaiter qu'elle puisse continuer d'exister, au bénéfice d'un intérêt supérieur sans cesse renouvelé. L'urbaniste n'est pas avocat; il ne plaide pas. Il observe, il prend acte, et il compose. Ainsi lui est-il donné de réinventer constamment cette science synthèse qu'est l'urbanisme.

1 Kukawka, Pierre, « Planifier les villes : pourquoi faire? », *Espaces et sociétés*, Paris, no. 8, février 1973.



**Jean-Benoît Daigneault**

112, chemin Hunter, St-Hippolyte (Québec) J8A 2K9  
Tél.: (514) 247-6158  
Courriel: [jb.daigneault@sympatico.ca](mailto:jb.daigneault@sympatico.ca)  
<http://aero-vision.ca>

# DOSSIER

## Les temps changent

Les temps changent... Aujourd'hui, quels sont les enjeux prioritaires à propos de l'aménagement et du développement de nos villes? Comment les tendances lourdes que nous observons et appréhendons marqueront-elles les prochaines années, voire les décennies à venir? Quels exercices de planification entreprendre, quels projets privilégier? Dans leur travail, que ce soit en traçant des esquisses, en élaborant une planification stratégique ou en participant à un projet de développement, les urbanistes sont appelés à porter un regard prospectif sur la ville.

L'urbanisme est une pratique relativement jeune au Québec. Plusieurs bilans ont récemment souligné les progrès accomplis depuis plus de 40 ans. En particulier, l'instauration en 1979 d'un cadre de planification urbaine et régionale<sup>1</sup> a permis d'entamer un dialogue plus étroit entre l'urbanisme et le pouvoir politique. Ces progrès, parfois fragiles, sont néanmoins réels. L'intérêt croissant des élus et des citoyens pour la protection de l'environnement et diverses autres préoccupations en témoignent.

Aujourd'hui, l'heure est à la consolidation de l'espace urbanisé. Un consensus se forme peu à peu sur l'idée du développement durable, qui poursuit trois objectifs : l'équité sociale, l'efficacité économique et l'acceptabilité environnementale. Pour tendre plus concrètement vers cet idéal, il importe de cibler les principaux enjeux qui sous-tendent le développement des villes, leur aménagement, et par conséquent l'organisation des services municipaux.

Le présent dossier porte sur la prospective et la ville. Où en sommes-nous et vers quoi allons-nous? En abordant plusieurs tendances qui influencent le développement des villes, que ce soit en matière de démographie, de transport ou de développement économique et commercial, les articles choisis prennent l'air du temps et proposent divers scénarios et pistes de réflexion pour les prochaines années.

Les articles traitent, entre autres, des fondements de la prospective, de ses implications pour les villes et MRC, des potentiels et contraintes en termes d'aménagement et de développement. Il s'agit d'un sujet vaste, et nous vous invitons aussi à parcourir d'un oeil prospectif tous les articles du présent numéro.

Bonne lecture !

Mathieu Langlois pour le comité éditorial

<sup>1</sup> Cadre instauré par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, mais auxquelles participaient aussi la Loi sur la fiscalité municipale et la Loi sur la protection du territoire agricole.

# Quelle prospective pour la ville?

Daniel Latouche est professeur titulaire au Centre Urbanisation, Culture et société de l'Institut national de la recherche scientifique.

En 1976, quelques mois à peine avant l'arrivée au pouvoir du Parti Québécois, paraissait la première étude scientifique de prospective jamais réalisée au Québec. Menée à l'instigation de plusieurs organismes (le Conseil des métiers d'art en particulier) et non en réponse à une commande gouvernementale, *Québec 2001 : une société refroidie* eut l'effet d'une douche froide sur l'enthousiasme qui régnait alors au Québec. En effet, on y annonçait à la fois le début de la stagnation démographique et l'éclatement de plusieurs régions périphériques, mais aussi le maintien pendant encore longtemps d'un taux de chômage élevé. Il faut dire qu'à l'époque il s'en trouvait encore plusieurs pour affirmer que la population du Québec atteindrait les neuf millions avant la fin du siècle et que l'on risquait de manquer de main d'oeuvre, tant la croissance économique serait forte.

Ce premier exercice de prospective appliqué à l'ensemble du territoire québécois eut-il des suites?

## Apprendre de ses oublis

Lorsqu'en 1979 l'Assemblée nationale est amenée à discuter et à adopter la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, toutes ces mises en garde avaient été oubliées avec un retour au discours dominant sur la société des loisirs, la post-industrialisation la crise de l'énergie, la croissance démographique et le retour à la terre. Malgré tous les efforts de la première génération d'aménagistes, une majorité d'élus croyait encore qu'il suffirait d'amener des autoroutes et des constituantes de l'université du Québec dans leurs régions pour que celles-ci conservent leur population et qu'avec quelques ponts de plus tous les problèmes de circulation de Montréal seraient résolus.

Un seul défi a pu être relevé, celui de la protection des terres agricoles, mais ceux et celles qui à l'époque ont participé au débat se rappellent qu'il s'en est fallu de peu pour que quelques élus locaux ne choisissent de s'immoler sur la place publique tant était grande leur opposition à une mesure qui les empêchait de multiplier les nouveaux « développements » de bungalows en série.

Aujourd'hui l'air du temps est au développement durable, à la société de l'information et à la mondialisation. De plus, le temps des villes évolue, compte tenu de l'allongement des heures d'ouverture des commerces et des quarts de travail qui s'échelonnent à toute heure de la journée. Mais le défi pour les planificateurs et les aménagistes urbains demeure le même : comment tenir compte des tendances annoncées, des certitudes et des incertitudes, des vraies craintes et des idées trop bien reçues dans

l'organisation de nos villes. Comment tenir compte d'un vieillissement de la population et des inévitables conséquences économiques qui en découleront? Faut-il continuer à tenter de relancer des centres-villes en misant sur les activités festives susceptibles d'attirer les jeunes et les touristes ou en cherchant à les rendre plus attrayants à ces baby-boomers à la retraite et pour qui la banlieue n'a plus le même attrait?

Les nouvelles questions sont nombreuses et d'autant plus complexes que bon nombre des « vieilles » questions demeurent sans réponse, celles qui concernent les meilleures façons d'attirer des entreprises grâce à un zonage incitatif ou des parcs industriels bien ancrés. Et puis sur quelle méthodologie s'appuyer pour s'assurer que les nouvelles questions sont bien définies et que l'on saura choisir les réponses appropriées?

## La prospective n'est plus seule

La prospective est cet ensemble de techniques – on parle à cet égard d'une méthodologie – axée sur une meilleure prise en compte de l'avenir et qui permet de prendre des décisions mieux éclairées. La technique des scénarios est sans doute la plus connue de ces technologies, sans doute parce qu'elle est la plus facile, du moins le croit-on, d'utilisation. Ce n'est pas la seule : la technique Delphi pour établir des consensus entre experts, celle des aspirations qui permet de cartographier les attentes et expectatives des individus ou encore les arbres de pertinence qui entrevoit de manière automatique les possibilités (et leur assigne des probabilités).

Mais l'important n'est pas tant la technique employée que la réalisation que cette méthodologie n'a en soi aucun pouvoir magique et doit être utilisée de concert avec d'autres. Car il s'agit là de l'un des acquis les plus importants des dernières années quant à l'aménagement du territoire : s'en tenir à une seule approche, celle des scénarios par exemple, rend difficile les arbitrages qui sont le lot de toute décision publique démocratique. L'analyse systémique est l'une de ces méthodologies qui revient à l'avant-scène et que les aménagistes auraient intérêt à redécouvrir. Elle permet de bien comprendre comment fonctionne la ville dans la réalité, tellement bien que *Sim City*, le jeu vidéo le plus sophistiqué sur l'aménagement urbain, a entièrement été construit à partir d'une simulation fondée sur l'analyse systémique.

L'analyse dite des choix rationnels est une autre méthodologie qui mérite d'être examinée de près. Elle suppose qu'il n'y a pas en soi de « bonnes » ou de « mauvaises » décisions, mais seulement des déci-

### Quelle prospective pour la ville?

sions avantageuses pour certains groupes, une excellente façon de rappeler aux aménagistes que derrière chaque décision d'aménagement se cachent des gagnants et des perdants. Si on avait davantage réfléchi à cette dimension il y a 40 ans peut-être n'aurait-on pas créé des mécanismes comme le BAPE ou les diverses commissions chargées de l'intégrité du territoire agricole, autant de points d'entrée qui permettent aux intérêts les plus puissants de focaliser leurs énergies et leurs ressources, afin de faire jouer le statu quo en leur faveur.

L'analyse institutionnelle est venue récemment remettre en question cette présomption de rationalité en rappelant que les décisions d'aujourd'hui sont en fait conditionnées par le cadre institutionnel et normatif issu des décisions et des politiques d'hier. L'approche institutionnelle est là pour nous rappeler les dangers des effets pervers de certaines décisions prises de manière purement technocratique. L'avantage des décisions prises par la voie politique et démocratique – un référendum, une élection – c'est qu'elles sont nécessairement plus difficiles à modifier. On l'a vu dans la question des fusions et des défusions municipales.

Les partisans des approches comparatives et évaluatives quant à eux soulignent que l'important n'est pas de prendre la meilleure décision, mais de prendre une décision au moins aussi bonne que celle de son voisin et de ses concurrents. D'où la multiplication de ces techniques qui permettent d'identifier les impacts que l'on veut obtenir, les effets à susciter et les résultats à atteindre. Les écoles d'aménagement n'enseignent toujours pas les techniques de « benchmarking » (« étalonnage » en français), mais cela ne saurait tarder dans ce contexte de compétition urbaine qui est le nôtre. Un schéma d'aménagement ne vaut que s'il tient compte de celui de la MRC ou de la ville voisine.

#### La prospective est morte, vive la prospective

Malheureusement, la seule méthodologie prospective qui trouve preneur actuellement au Québec – et encore – est celle des scénarios, sans doute parce qu'elle permet de mieux visualiser ce qui risque de se passer. Et puis au Québec, on aime bien se faire peur et surtout se conter des peurs. Une année, on nous annonce la disparition du Saint-Laurent; six mois plus tard, c'est le tour de la forêt ou de l'industrie du textile. Depuis quelque temps, c'est l'absence d'une connexion à l'Internet haute vitesse qui risquerait de rayer de la carte des villages en entier. La mode des scénarios catastrophes est l'une des plus pernicieuses qui soit, parce que le plus souvent elle aboutit à des non-décisions.

Mais alors de quelles tendances faut-il impérativement tenir compte pour les trente prochaines années? Les seules qui soient à peu près certaines concernent toutes la démographie; ce sont aussi celles qui auront le plus d'impact sur l'aménagement de nos villes. Au Québec, cette variable démographique en regroupe en fait trois : il y a d'abord l'inévitable tassement démographique suite à des décennies de faibles taux de natalité, ensuite l'allongement de la durée de vie dû en grande partie à un meilleur état de santé et à des découvertes médicales importantes (entre autres autour des technologies génétiques) et finalement un vieillissement général de la moyenne d'âge des Québécois suite à l'effet combiné des deux premières.

Refusons immédiatement les scénarios catastrophiques que les gouvernements récents, tant à Ottawa qu'à Québec, ont conclu de ces tendances de fond. Le vieillissement de la population et l'allongement du temps de vie n'ont rien de négatif. D'ailleurs cela fait quelques millions d'années que toutes les civilisations tentent d'y arriver. Depuis deux mille ans, seuls deux phénomènes ont amené des rajeunissements de population : les guerres et les épidémies. En Afrique, la durée de vie n'a cessé de diminuer depuis dix ans et il est loin d'être certain que cette réduction va déboucher sur une amélioration des conditions de vie.

N'est-il pas temps aussi de regarder en face la possibilité d'une décroissance de la population québécoise? Pourquoi le Québec n'arriverait-il pas à vivre avec moins de sept millions d'habitants? Après tout, il y est bien arrivé durant les 380 premières années de son existence.

Il y a bien peu de chances pour qu'une MRC ou une ville accepte même d'envisager voir sa population décroître. Ce serait avouer son impuissance et sa mort programmée. Il faudra donc que l'État s'en mêle et impose à toutes les entités territoriales de considérer calmement cette possibilité et d'inclure une analyse démographique dans les prochains schémas. On l'a fait pour l'environnement et personne n'en est mort. Il est temps de retrouver cette vieille expertise québécoise, celle de savoir occuper un très grand espace avec un minimum de personnes. Sans cette capacité, il y a belle lurette que nous serions disparus de la carte. Mais cela exige de pouvoir changer et surtout d'être capable de bouger et de circuler à la grandeur du territoire que nous désirons occuper.

*In 1976, a few short months before the Parti Québécois came into power, the first scientific study on Quebec's future was published. Entitled Québec 2001 : une société refroidie, the study was spearheaded by a group of organizations (the Conseil des métiers d'art, in particular) rather than commissioned by the government. It proved to be a "cold shower" that doused the enthusiasm that had prevailed in the province up until that point. The report announced both the beginning of an overall stagnation in population growth and a boom in several outlying areas, along with an extended period of high unemployment rates. It is important to realize that at that time the economy was so strong that there were still many people who believed that the Quebec population would reach 9 million by the end of the century and that there would likely be a shortage of skilled labour.*

# Le MAMR et les enjeux de la planification

Entrevue avec la sous-ministre adjointe aux politiques du MAMR, Mme Suzanne Lévesque

*Urbanité a rencontré Mme Suzanne Lévesque, sous-ministre adjointe aux politiques du MAMR, afin de préciser le contexte du projet de réforme du cadre de planification instauré par la LAU (voir page 4).*

## LES ENJEUX

**Urbanité :** avec la ratification du protocole de Kyoto et les préoccupations croissantes des citoyens envers l'environnement et les paysages, la notion de développement durable est omniprésente. Dans cette optique, quels sont les enjeux qui interpellent le monde municipal aujourd'hui et pour les prochaines années?

**Suzanne Lévesque :** le MAMR est convaincu que la gestion de l'urbanisation constitue l'une des conditions du développement durable pour chacune des régions. Les orientations relatives à la répartition de la croissance sont toujours prioritaires, soit de privilégier la consolidation des zones urbaines existantes, de gérer l'extension de façon durable, de soutenir la revitalisation et le renforcement des centres-villes ou des secteurs anciens ainsi que de favoriser une approche intégrée et durable du développement urbain de l'ensemble d'une agglomération. Ces stratégies de gestion de l'urbanisation répondent aussi à de nouveaux enjeux de société comme celui des changements climatiques, en plus de répondre aux enjeux habituellement considérés par les planificateurs.

Ces grands enjeux de société à considérer dans la planification de la forme urbaine rejoignent les préoccupations des citoyens qui interpellent les décideurs, par exemple :

- les changements climatiques et la réduction des émissions de gaz à effet de serre dues notamment au transport des personnes;
- la santé, sous l'angle des liens entre la forme physique des personnes, la forme urbaine et nos modèles d'aménagement en général;
- les effets du vieillissement de la population sur l'aménagement des espaces résidentiels, des lieux publics, des équipements de loisirs ou encore des infrastructures et équipements de transport;
- la biodiversité et, plus généralement, la question de la nature dans les ensembles urbains;

- la sécurité des personnes et des activités urbaines, tant du point de vue de la criminalité ou du risque d'accident que du terrorisme;
- l'inclusion sociale ou la mixité sociale, comprenant l'examen de la convivialité des espaces publics ou celui des liens à faire entre la forme urbaine et divers types de groupes sociaux, tels les riches et les pauvres, les enfants, les personnes âgées, les familles, les hommes et les femmes ou encore les communautés ethnoculturelles;
- l'accessibilité, tant du point de vue de la multiplicité des modes de transport disponibles pour les résidents que des barrières rencontrées par les résidents ayant un handicap physique;
- la participation citoyenne dans l'évolution de l'environnement urbain.

Plusieurs de ces enjeux s'appliquent également au milieu rural. Il faudrait, dans ce cas, ajouter des thématiques comme l'occupation dynamique du territoire, l'interdépendance rurale urbaine, le développement intégré des ressources ou encore la protection des paysages.

D'ailleurs, la prise en considération de ces enjeux pourrait contribuer à la bonification de la pratique de l'aménagement et de l'urbanisme et mener à l'évolution des orientations gouvernementales en aménagement.

## LES NOUVELLES APPROCHES DE PLANIFICATION

**Urbanité :** comment ces enjeux sont-ils susceptibles de se traduire dans les prochains schémas et plans? Y a-t-il de nouvelles approches et des interventions types qui sont plus prometteuses que d'autres?

**Suzanne Lévesque :** au cours de la dernière décennie, plusieurs États ont procédé à la modernisation de leur législation d'aménagement du territoire et plusieurs agglomérations ou territoires ont réalisé des exercices de planification en prenant tout particulièrement en considération le concept de développement durable et suivant une approche de planification stratégique.

L'utilisation du concept de développement durable entraîne évidemment la prise en considération systématique des aspects économiques, sociaux et environnementaux, tant dans l'analyse des phénomènes que dans les propositions concrètes. De plus en plus, les stratégies ou plans d'action, sont articulés en fonction de ces trois composantes, aux divers paliers

d'intervention – national, régional, supramunicipal, municipal, voire inframunicipal – ce qui peut contribuer à améliorer l'intégration des actions. En matière de planification des agglomérations, grandes et petites, l'adhésion au principe du développement durable se manifeste un peu partout par l'utilisation de concepts intégrateurs et mobilisateurs de « collectivités viables » (sustainable communities), de « urbanisation ingénieuse » (smart growth), de « gestion de l'urbanisation » (growth management) ou encore de « nouvel urbanisme » (new urbanism).

Par rapport à la planification traditionnelle, la planification stratégique met l'accent sur la vision, la prise en considération d'un vaste ensemble d'acteurs et de préoccupations, l'analyse des forces et des faiblesses ainsi que des défis de l'environnement externe et du contexte interne, l'existence de compétiteurs, le positionnement possible, etc.

Plus globaux et ambitieux que les exercices de planification liés aux schémas d'aménagement et aux plans d'urbanisme traditionnels, les exercices de planification stratégique s'appuient, dès le départ, sur l'élaboration d'une vision stratégique qui rassemble les citoyens autour d'une direction commune pour l'avenir.

Sensible aux avantages de cette approche dynamique, le gouvernement du Québec a déjà prévu, en 2000, que les futurs schémas d'aménagement et de développement devraient traduire une vision stratégique du développement culturel, économique, environnemental et social visant à faciliter l'exercice cohérent des compétences de la communauté métropolitaine et de MRC.

Par ailleurs, les municipalités du Québec, notamment les grandes villes, adoptent de plus en plus des modes de gestion axés sur la planification stratégique ou plusieurs de ses composantes :

- vision, forces et faiblesses, opportunités et contraintes, cibles, plan d'action et suivi;
- la participation des citoyens et associations et une communication fréquente avec eux;
- une instrumentation informatisée et géomatisée accessible à plusieurs acteurs, à l'instar des nouvelles villes de Québec, de Lévis et de Gatineau.

Ces nouvelles pratiques de gestion facilitent la cohérence entre les planifications sectorielles, la communication, la réglementation, la fiscalité, les travaux d'immobilisations. Il apparaît donc pertinent de considérer et d'analyser sérieusement ces pistes avant d'intégrer au schéma d'aménagement et de développement ainsi qu'au plan d'urbanisme de nouvelles composantes, par exemple :

- une vision stratégique du développement durable qui assure la solidarité, la cohérence et la convergence des actions;
- un plan d'action établi de façon à répondre aux objectifs du développement durable, fixés à court, moyen et long termes;
- un rapport de suivi, qui présente des indicateurs de l'évolution de l'urbanisme local par rapport aux orientations et objectifs du plan.

Tout compte fait, le schéma d'aménagement et de développement ainsi que le plan d'urbanisme devraient, dans un monde idéal, assurer la cohérence des divers plans d'action sectoriels couvrant les différents domaines d'intervention du développement durable.

**« Nous disposons déjà d'un ensemble fort intéressant d'instruments et de processus de planification et d'interventions. Le défi consiste maintenant à s'assurer d'une meilleure intégration de ces instruments et de ces processus. »**

Nous disposons déjà d'un ensemble fort intéressant d'instruments et de processus de planification et d'interventions. Le défi consiste maintenant à s'assurer d'une meilleure intégration de ces instruments et de ces processus.

### L'APPROCHE DIFFÉRENCIÉE PAR RÉGION

**Urbanité** : *évolue-t-on vers une approche différenciée des orientations gouvernementales en matière d'aménagement et de développement pour considérer les caractéristiques régionales?*

**Suzanne Lévesque** : le MAMR se préoccupe de territorialiser les orientations gouvernementales en matière d'aménagement. En vue de la révision des schémas d'aménagement de première génération, il a sensibilisé les ministères et organismes pour tenir compte des problématiques spécifiques de chacune des MRC, afin de moduler leurs attentes. Des résultats concrets et significatifs ont été obtenus en matière de gestion de l'urbanisation.

Les orientations actuelles sont pertinentes et reflètent les différentes dimensions de l'aménagement du territoire. Cependant, pour tenir compte davantage du

développement durable et des nouvelles préoccupations de la population, voire des enjeux de société – pensons au vieillissement de la population, aux causes et impacts des changements climatiques, à la certification « verte » des produits du Québec, à la mise en oeuvre de la Politique nationale de l'eau, etc. – il importe que le MAMR approfondisse sa réflexion avec ses partenaires, afin de compléter les orientations gouvernementales et les attentes afférentes. Cet exercice relatif au développement des orientations en matière d'aménagement et de développement du territoire est de la responsabilité des directions centrales.

La tendance actuelle est de territorialiser, c'est-à-dire d'établir et d'adapter les attentes en fonction de la nature de la problématique plus locale : municipalités,

« vous trouverez sur le site Web du ministère des Affaires municipales et des Régions d'autres publications pertinentes à propos des enjeux de planification et des actions du MAMR. »

MRC, agglomérations, régions métropolitaines. C'est d'ailleurs ce qui a été retenu comme approche dans la définition du cadre d'aménagement spécifique de la Communauté métropolitaine de Montréal et d'orientations distinctes pour la Communauté métropolitaine de Québec. Il y a lieu de s'interroger si cette approche doit être privilégiée à l'échelle des MRC et des agglomérations.

Par ailleurs, il y a lieu également de s'interroger sur la flexibilité du cadre d'élaboration des attentes que se donnent la plupart des ministères et organismes directement concernés par l'aménagement du territoire dans la prise en considération des particularités des milieux, la territorialisation de ces attentes et la recherche de solutions adaptées.

Dans un contexte où un effort devrait être consenti, afin de territorialiser davantage les orientations et attentes gouvernementales, il serait souhaitable d'accroître la coordination de l'action gouvernementale et la responsabilisation des intervenants gouvernementaux sur le terrain, afin de favoriser une meilleure connaissance des milieux et de leurs différentes problématiques et par conséquent la cohérence d'ensemble des interventions.

### L'INNOVATION À L'ÉCHELLE DU MONDE MUNICIPAL

**Urbanité :** à l'échelle des MRC et des municipalités, comment promouvoir de meilleures pratiques d'urbanisme?

**Suzanne Lévesque :** le MAMR veut contribuer à la recherche de même qu'à la diffusion des connaissances ainsi acquises. La démocratie locale, le design urbain, le développement durable ou encore la fiscalité municipale sont au nombre des sujets liés aux affaires municipales qui font l'objet, notamment, de travaux de veille et de recherche. À titre d'exemple, le MAMR a publié récemment :

- le *Guide de bonnes pratiques : La réduction des émissions de gaz à effet de serre et l'aménagement du territoire*. Diffusé en 2005, il vise justement à promouvoir, en accord avec les orientations gouvernementales d'aménagement du territoire, des stratégies pouvant contribuer à réduire les émissions de GES notamment les « modes d'urbanisation » susceptibles de réduire les émissions produites par le transport;
- le rapport de recherche *Les effets du vieillissement de la population québécoise sur la gestion des affaires et des services municipaux*, accompagné du *Guide d'intervention à l'intention des municipalités*, également diffusés en 2005, traitent notamment d'habitation, de loisirs, d'aménagement des lieux publics, de transport et d'infrastructures municipales.

Pour faciliter le processus de révision des schémas d'aménagement, le ministère des Affaires municipales et des Régions a développé et mis en ligne le Système d'information et de gestion en aménagement du territoire (SIGAT). Il s'agit d'un système d'information intégré constitué d'une base de données textuelles et d'une base de données géographiques ainsi que des outils permettant d'accéder à ces données.

Depuis le début de l'implantation de la réforme de l'aménagement et de l'urbanisme dans les années 1980, les publications du MAMR ont grandement contribué à l'amélioration de la pratique, au développement de l'expertise et à la sensibilisation des élus en matière d'aménagement et d'urbanisme.

Aujourd'hui le site Web du Ministère abrite de nouveaux véhicules de diffusion des connaissances, dont :

- le guide *La prise de décision en urbanisme*, qui diffuse et explicite les nouvelles mesures législatives au fur et à mesure de leur adoption et qui ne demande qu'à être enrichi par l'introduction de liens avec les partenaires du MAMR, afin de contribuer à la compréhension et à la réflexion sur la portée et les limites des pouvoirs en aménagement du territoire et en urbanisme ainsi qu'à la diffusion des meilleures pratiques dans ce domaine;

# Dossier

## Les enjeux de la planification

- les pages de *l'Observatoire municipal* qui diffusent des connaissances sur un ensemble de sujets stratégiques et qui comprennent un bilan de la recherche universitaire, de courts documents de veille traitant de phénomènes territoriaux et de politiques publiques touchant les milieux locaux ainsi que des études et des données statistiques, dont le bulletin Muni-Stat.

Le MAMR va continuer de mettre à la disposition des intervenants divers documents ou outils pertinents et adaptés à l'évolution récente du domaine.

### En complément

Vous trouverez sur le site Web du ministère des Affaires municipales et des Régions d'autres publications pertinentes à propos des enjeux de planification et des actions du MAMR comme le *Guide de bonnes pratiques : La réduction des émissions de gaz à effet de serre et l'aménagement du territoire* ainsi que le rapport de recherche et le *Guide d'intervention à l'intention des municipalités. Les effets du vieillissement sur la gestion des affaires et des services municipaux* à l'adresse, [www.mamr.gouv.qc.ca](http://www.mamr.gouv.qc.ca).

### Vous pouvez aussi consulter :

BLAIS, Pierre et Jacques BOIVIN. Conception des plans d'urbanisme; grandes tendances (présentation PowerPoint), Observatoire municipal, ministère des Affaires municipales et des Régions, 28 février 2003, 17 p.  
[www.mamr.gouv.qc.ca/publications/obse\\_muni/Urbanisme\\_tendances.pdf](http://www.mamr.gouv.qc.ca/publications/obse_muni/Urbanisme_tendances.pdf)

BLAIS, Pierre et Alain CARON. « Agenda 21, schéma d'aménagement et plan d'urbanisme : trois outils d'une même démarche? » *L'Aménagiste*, vol. 19, no 3, automne 2005, page 8.

BOIVIN, Jacques et Louis MASSICOTTE. « Une vision pour l'avenir : la vision stratégique du développement économique, social et environnemental », *Municipalité*, janvier-février 2002.  
[www.mamr.gouv.qc.ca/publications/revu\\_muni/2002\\_01/vision10.pdf](http://www.mamr.gouv.qc.ca/publications/revu_muni/2002_01/vision10.pdf)

*Further to our report on the planning reform outlined in the Act respecting Land Use Planning and Development (see p. 4), Urbanité met with Ms Suzanne Levesque, Assistant Deputy Minister for Policy at the Ministère des Affaires municipales et des Régions to obtain more details about the context of the reform.*

## Profitez-vous du pouvoir de négociation de votre organisation pour vos assurances ?

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

- Obtenez des tarifs concurrentiels et des privilèges exclusifs adaptés à vos propres besoins.
- Bénéficiez de l'expertise du 1<sup>er</sup> assureur de groupe au Québec détenant une entente de partenariat avec plus de 570 groupes à travers le pays.

Appelez dès maintenant pour une soumission auto ou habitation :

**1 888 GROUPES**  
4 7 6 8 7 3 7

Ou demandez une **soumission auto en ligne** en tout temps à [www.lapersonnelle.com/ouq](http://www.lapersonnelle.com/ouq)

Demandez une soumission et vous serez automatiquement inscrit(e) au **Concours 52 000 \$** vous donnant la chance de **gagner 1 000 \$ par semaine pendant un an !**



**laPersonnelle**  
Assurance de groupe auto et habitation

Si la tendance se maintient

# La démographie des MRC 2001-2026?

Normand Thibault, Esther Létourneau et Chantal Girard<sup>1</sup>. Les trois auteurs sont démographes. L'équipe dont il font partie est rattachée à la Direction de la démographie, de la méthodologie et des enquêtes spéciales (DMDÉS) de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ).

En 2026, la population de la moitié des MRC, soit 52, sera supérieure à ce qu'elle est en 2001, alors qu'elle aura diminué dans les 51 autres MRC.

Maintenant disponibles à l'échelle des 103 municipalités régionales de comté (MRC) et territoires équivalents (TE) – parfois simplement notés comme MRC dans la suite du texte –, de nouvelles perspectives démographiques 2001-2026 détaillent le constat géographique des perspectives régionales. Le Québec se partage de plus en plus en deux grands secteurs marqués par la dynamique « croître ou décroître ». Entre ces deux dynamiques se trouvent des régions où le constat est plus nuancé, car elles comprennent à la fois des MRC appelées à décroître et d'autres agissant comme pôles de croissance.

Les 51 autres MRC hébergent 20 % de la population du Québec en 2001. La baisse de population anticipée y atteindra 11,0 % en moyenne. Géographiquement, cette moitié comprend toutes les MRC situées dans les régions dites éloignées, auxquelles s'y en ajoutent quelques-unes du centre de la province. Dans l'ensemble, leur économie relève principalement d'activités agricoles, forestières, minières ou halieutiques; elle gravite parfois autour d'une activité plus industrielle ou de service. Certaines sont des chefs-lieux régionaux et même des centres métropolitains.

En 2026, le groupe des MRC en croissance aura augmenté de 849 000 personnes et il comptera alors 84 % de la population du Québec. Celui des MRC en décroissance aura perdu 160 000 personnes et son

## MRC selon la croissance 2001-2026, scénario A de référence, édition 2003

Taux de variation %	Nombre de MRC	Population en 2001*	Population en 2026*	Variation 2001-2026*	Nombre de MRC dans une RMR
25 et plus	11	600	785	185	6
De 15 à 25	11	1 295	1 525	229	8
De 5 à 15	17	3 066	3 467	401	10
De 0 à 5	13	973	1 006	34	5
<b>Total partiel positif</b> ↑	<b>52</b>	<b>5 934</b>	<b>6 783</b>	<b>849</b>	<b>29</b>
De 0 à - 5	10	340	331	-10	5
De - 5 à - 15	26	794	704	-91	2
Moins de - 15	15	328	269	-60	0
<b>Total partiel négatif</b> ↓	<b>51</b>	<b>1 463</b>	<b>1 303</b>	<b>-160</b>	<b>7</b>

Source : Institut de la statistique du Québec.

\* En millier de personne

La croissance démographique est concentrée dans les plus grands centres métropolitains que sont Montréal, Gatineau, Sherbrooke et Québec, dans leur périphérie, le long de leurs plus importants axes routiers, ainsi que dans leurs zones de villégiature. En 2001, c'est 80 % des Québécois qui vivent dans les 52 MRC en croissance, et l'augmentation projetée de leur population en 25 ans sera en moyenne de 14,3 %.

Le poids démographique ne sera plus que de 16 %. Globalement, ces chiffres correspondent à une augmentation de la population du Québec de 689 000 personnes, ou 9,3 %, entre 2001 et 2026, ce qui porte l'effectif de la province de 7,40 à 8,09 millions de personnes.

<sup>1</sup> Tous trois sont les maîtres d'oeuvre des Perspectives démographiques, Québec et régions, 2001-2051, édition 2003 qui portent sur la population et les ménages privés à l'échelle des 17 régions administratives, des 6 régions métropolitaines, des 2 communautés métropolitaines et des 103 MRC et qui se complètent de projections de la population des 169 territoires de CLSC. Normand Thibault est le coordonnateur de l'équipe de la démographie. Esther Létourneau et Chantal Girard sont les professionnelles respectivement responsables des projections démographiques et de l'étude des mouvements migratoires au Québec. Cet article a déjà fait l'objet d'une publication réduite dans le bulletin « En bref » de l'Institut de la Statistique du Québec (octobre 2004).

### Tout l'un ou tout l'autre

D'une façon générale, le dynamisme ou la torpeur démographique d'une région se propage à toutes ses MRC. En excluant Montréal et Laval qui ne comptent aucune subdivision géographique en MRC, le phénomène se manifeste dans 11 régions administratives, et plus précisément dans 75 des 77 MRC qu'elles abritent. Là où les résultats des projections régionales – scénario A de référence de l'édition 2003 publiée en février 2004, voir encadré pour la méthodologie employée – indiquent une augmentation de la population entre 2001 et 2026, les MRC de ces régions connaissent aussi une croissance positive. Lorsque les projections font état d'une décroissance attendue de la population d'une région, toutes les MRC voient leur population diminuer.

### Là où cela va bien

Les 19 MRC des régions des Laurentides, de Lanaudière et de l'Outaouais, dont l'accroissement projeté atteint 29 %, 18 % et 19 % respectivement, seront toutes en forte croissance. Si la tendance se maintient, deux de ces MRC pourraient même croître de plus de 40 %, soit Mirabel et Les Pays-d'en-Haut, tout comme deux autres pourraient dépasser 30 %, soit La Rivière-du-Nord et Les Laurentides. Suivent de près Les Collines-de-l'Outaouais, Thérèse-De Blainville et Matawinie, qui connaîtraient une croissance de 29 %. Dans 10 autres MRC, l'augmentation prévue, entre 2001 et 2026, est de l'ordre de 10 % à 25 %. Enfin, les deux dernières, L'Assomption et Pontiac, affichent un taux légèrement inférieur à 10 %.

En Estrie et en Montérégie, où l'accroissement projeté atteint 12 % et 11 % respectivement, 20 des 22 MRC peuvent s'attendre à une croissance nette positive. La variation 2001-2026 de la population y est cependant plus hétérogène. Les deux championnes, Vaudreuil-Soulanges et Memphrémagog, pourraient croître d'un peu plus de 25 %. La MRC de Lajemmerais augmenterait de 19 %. Ailleurs dans ces régions, la croissance se disperse entre 16 % et un maigre 0,5 %. Seules deux MRC n'arrivent pas à suivre l'essor régional : celle d'Asbestos, qui compte déjà moins de 15 000 résidents, et celle du Bas-Richelieu, dont la population habite principalement Sorel-Tracy. Elles connaîtraient une décroissance de leur population d'ici 2026, de - 9 % et de - 12 % respectivement. D'ailleurs, ces deux MRC occupent un classement peu enviable dans l'ensemble des 103 entités. Elles présentent la plus grande différence négative entre leur propre

pourcentage de variation et celui de leur région, soit - 21 et - 23 points de pourcentage.

### Là où cela va moins bien

À l'autre extrémité de l'échelle, s'inscrivent les 36 MRC de six régions administratives promises à un accroissement négatif. Classées en ordre de décroissance légère à décroissance soutenue, on note la Mauricie, le Bas-Saint-Laurent, le Saguenay-Lac-Saint-Jean, l'Abitibi-Témiscamingue, la Côte-Nord et la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine.

Dans l'ensemble de la Mauricie, la variation 2001-2026 est de l'ordre de - 6 %. Elle sera moins marquée, soit de - 2 % à - 4 %, dans le TE de Trois-Rivières et les MRC des Chenaux et de Maskinongé, tandis qu'elle pourrait atteindre 16 % dans les TE de La Tuque et de Shawinigan.

Au Bas-Saint-Laurent, où l'accroissement global projeté est de - 10 %, le taux sera modéré dans les MRC de Rivière-du-Loup (- 2 %) et de Rimouski-Neigette (- 5 %), en comparaison de - 11 % à - 17 % dans les six autres MRC.

Au Saguenay-Lac-Saint-Jean, la variation prévue atteint - 12 % et, dans ses cinq MRC, elle oscille entre - 9 % et - 13 %. Le TE de Saguenay et la MRC de Maria-Chapdelaine se placent en queue de peloton.

En Abitibi-Témiscamingue, l'accroissement global projeté est de - 13 %. Le déclin le moins négatif devrait survenir dans la MRC de Témiscamingue (- 5 %) et le plus sévère dans celle d'Abitibi-Ouest (- 20 %). La variation s'étalerait de - 11 % à - 14 % dans les trois autres MRC.

Sur la Côte-Nord, dont la population connaîtrait une variation de - 18 %, la MRC la moins touchée, celle de la Basse-Côte-Nord, est située à l'extrême est de la province. Elle enregistre tout de même - 15 % et les

cinq autres MRC, entre - 16 % et - 20 %.

La situation pourrait être encore plus difficile dans certaines MRC de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine même si l'accroissement régional attendu (- 18 %) égale celui de la Côte-Nord. Les deux MRC qui s'en tirent le mieux sont Avignon (- 12 %) et Les Îles-de-la-Madeleine (- 13 %). Les deux qui s'en tirent le moins bien sont Le Rocher-Percé (- 23 %) et La Côte-de-Gaspé (- 25 %).

« Les MRC appelées à stagner ou à décroître peuvent agir, ...mais il n'en demeure pas moins que les perspectives démographiques sont des tendances lourdes. »

Les perspectives démographiques par MRC, 2001-2026, édition 2003, comptent deux scénarios : un principal, le scénario A de référence, et un qui est plus analytique, le scénario F, où l'on fait l'hypothèse que toutes les migrations sont à zéro. Les résultats détaillés sont diffusés sur le site Internet de l'Institut de la statistique du Québec. On y trouve de l'information sur les hypothèses et sur les composantes annuelles expliquant la croissance démographique, sur la structure par âge et par sexe de la population et sur la projection des ménages privés.

Le découpage géographique et la toponymie des 103 municipalités régionales de comté (MRC) et territoires équivalents (TE) sont ceux qui étaient en vigueur au 1er janvier 2004.

Les plus importantes hypothèses de ces perspectives par MRC sont conformes à celles des scénarios correspondants des perspectives démographiques régionales. Toutefois, elles sont ajustées le mieux possible à chacun des 103 territoires. Les hypothèses prennent en compte les statistiques déjà disponibles pour 2001-2003, puis elles tendent, en quelques années, vers des moyennes quinquennales ou décennales. Tel est le cas de la fécondité, de la mortalité, des migrations internationales et interprovinciales ainsi que de la migration interne.

Les présentes perspectives innovent par rapport aux éditions précédentes. Les migrations entre les MRC proviennent maintenant de probabilités qui sont ventilées en fonction de la MRC d'origine et de la MRC de destination, outre qu'elles le sont selon l'âge et le sexe. Ainsi, tous les déplacements futurs générés par le modèle de projection dépendent directement, année après année, de la population résidant dans chaque MRC et de sa structure par âge à ce moment-là. Les probabilités sont tirées des changements d'adresse enregistrés à la Régie de l'assurance maladie du Québec (RAMQ) entre 1991 et 1996 et entre 1996 et 2001.

Comme c'était aussi le cas lors des éditions précédentes, les chiffres de population des perspectives par MRC concordent avec les résultats des « *Perspectives démographiques, Québec et régions, 2001-2051*, édition 2003 » publiées en février 2004. La conformité des chiffres de population selon l'âge et le sexe est vérifiée à l'échelle de chaque région administrative. Dans la mesure du possible, elle tient compte de la portion du territoire encastré ou non dans une région métropolitaine ou dans une communauté métropolitaine.

### Là où c'est mitigé

Trois des quatre régions administratives où l'impulsion démographique régionale ne se propage pas systématiquement dans toutes les MRC se situent au cœur géographique de l'écoumène québécois. Ce sont le

Centre-du-Québec, la Capitale-Nationale et la Chaudière-Appalaches. Au cours des 25 prochaines années, ces trois régions connaîtront une croissance démographique annuelle peu vigoureuse. Celles de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches deviennent même négatives avant 2020, mais l'augmentation reste globalement positive entre 2001 et 2026. Elle correspond à 4,9 %, à 3,5 % et à un maigre 0,5 %, respectivement.

La croissance démographique est concentrée dans 10 de leurs 22 MRC, c'est-à-dire celles qui forment un pôle économique ou de service ainsi que leurs très proches voisins.

Le Centre-du-Québec compte deux MRC vigoureuses. La MRC de Drummond, dont la ville-centre est Drummondville, croît de 14 %, tandis que la MRC d'Arthabaska, où est située la ville de Victoriaville, croît d'un faible 3 %. Les trois autres MRC doivent s'attendre à une variation de - 4 % à - 7 %.

En Chaudière-Appalaches, quatre MRC sont en croissance. Elles sont disposées linéairement selon un axe nord-sud qui débute avec le TE de Lévis, situé entièrement dans la RMR de Québec, et qui s'étend jusqu'à la MRC de Beauce-Sartigan, à l'extrême sud de la région où se trouve la ville de Saint-Georges. Leur population présente une croissance de 10 % et de 3 % respectivement. Les six autres MRC de la Chaudière-Appalaches, situées de part et d'autre de l'axe, verront leur population diminuer. Cette décroissance pourrait aller jusqu'à - 14 % dans la MRC de L'Amiante.

Dans la région de la Capitale-Nationale, la croissance est concentrée à Québec, qui connaît un essor de 4 %, et dans trois des quatre MRC qui lui sont immédiatement attenantes. Le taux le plus élevé est obtenu par une MRC à forte vocation de villégiature, celle de La Jacques-Cartier (14 %). À l'opposé, les deux MRC situées à l'extrême est de la région, celles de Charlevoix et de Charlevoix-Est, pourraient enregistrer une variation de - 9 % et de - 11 % respectivement.

La quatrième région atypique est le vaste Nord-du-Québec qui chapeaute seulement deux entités. En 25 ans, la population y chutera de 7 %. Le TE de Jamésie, situé au niveau de la Baie-James, compte 29 600 personnes en 2001 et il diminuerait de 18 % d'ici 2026. Plus nordique, le TE de Kativik compte 9 900 personnes et il croîtrait de 27 %. Kativik se distingue à deux titres parmi l'ensemble des 103 MRC. C'est le seul territoire qui maintient une croissance démographique positive de façon soutenue, tandis que la région administrative dont il fait partie est en décroissance. C'est également le territoire qui enregistre le plus grand écart positif entre son taux de croissance 2001-2026 et le taux que connaît sa région, soit presque + 34 points de pourcentage.

Nombre de MRC dans les régions, selon l'accroissement net de 2001-2026 du scénario A de référence et le renversement induit par le scénario F de migration zéro					
No	Région administrative	Accroissement de la région	MRC selon leur bilan net		
			Augmentation	Diminution	Renversement avec le scénario F
15	Laurentides	29 %	8		5
07	Outaouais	19 %	5		2
14	Lanaudière	18 %	6		2
13	Laval	16 %	1		0
06	Montréal	15 %	1		1
05	Estrie	12 %	6	1	1
16	Montréal	11 %	14	1	2
17	Centre-du-Québec	5 %	2	3	2
03	Capitale-Nationale	3 %	4	3	3
12	Chaudière-Appalaches	0 %	4	6	2
04	Mauricie	-6 %		6	1
10	Nord-du-Québec	-7 %	1	1	1
01	Bas-Saint-Laurent	-10 %		8	0
02	Saguenay-Lac-Saint-Jean	-12 %		5	4
08	Abitibi-Témiscamingue	-13 %		5	5
09	Côte-Nord	-18 %		6	5
11	Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	-18 %		6	0
	<b>Ensemble du Québec</b>	<b>9 %</b>	<b>52</b>	<b>51</b>	<b>36</b>

Source : Institut de la statistique du Québec.

### Renversement possible?

Un autre point de vue est offert par le scénario F. Plus analytique, il suppose que toutes les migrations sont à zéro tout au long de la période 2001-2026. Il explore une option extrême qui trace, soit une borne inférieure dans le cas des MRC ordinairement gagnantes quant à leurs échanges migratoires, soit une borne supérieure au regard de celles qui sont généralement perdantes.

En ce qui concerne 16 MRC sur les 52 promises à la croissance selon le scénario A de référence, les résultats du scénario F renversent la tendance : il projette pour elles une diminution de population.

Par contre, si de prochains événements permettaient d'entrevoir l'annulation à long terme des pertes migratoires, la croissance démographique pourrait réapparaître dans 20 des 51 autres MRC qui, selon le scénario A, se dirigent vers un dépeuplement. Quatorze sont regroupées au sein de trois régions administratives seulement. Il s'agit des cinq MRC de l'Abitibi-Témiscamingue, de cinq des six MRC de la Côte-Nord, l'exception étant la MRC de La Haute-Côte-Nord, et de quatre des cinq MRC du Saguenay-Lac-Saint-Jean, l'exception étant le TE de Saguenay.

D'ailleurs, ces deux exceptions ne sont pas les seules. Au total, 31 MRC en décroissance selon le scénario A ne peuvent espérer un retour à la croissance positive

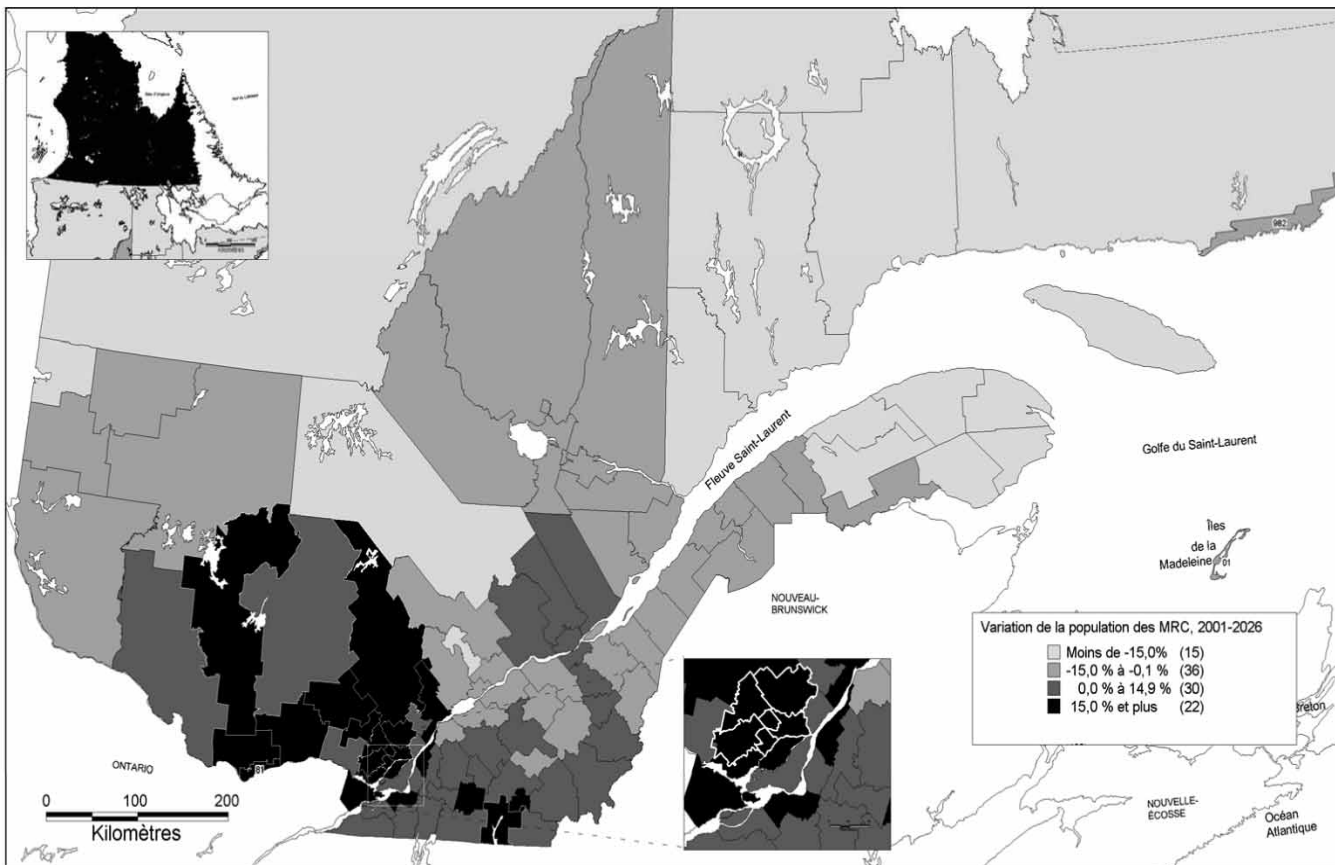
en fonction du scénario F. Leur population connaît vraisemblablement une déformation de structure par âge due à un exode des jeunes qui la ronge depuis longtemps. La fécondité y est souvent très faible et le nombre de femmes en âge de procréer ne permet pas d'entrevoir un nombre de naissances qui compenserait au moins celui des décès à venir. Plus particulièrement, il n'y a aucun renversement attendu par ce scénario F dans les six MRC de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, aucun dans les huit MRC du Bas-Saint-Laurent et aucun dans cinq des six MRC de la Mauricie.

### En résumé

Si la tendance se maintient, comme le suppose le scénario A de référence, la croissance démographique à venir sera de plus en plus uniquement concentrée dans les zones d'influence des plus grands centres métropolitains.

La dynamique de Sherbrooke, de Montréal et de Gatineau parvient à générer une croissance démographique qui ne se déploiera pas seulement dans leur propre territoire. La croissance s'étendra à toutes les MRC que ces centres métropolitains recouvrent, que ce soit entièrement ou partiellement, les périurbaines comme les urbaines, et elle étirera son rayonnement jusqu'à des MRC aux limites extrêmes de leur région administrative, souvent des zones de villégiature.

### Variation de la population des MRC, 2001-2026



Sources: Ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs.  
Institut de la statistique du Québec, Perspectives démographiques par MRC,  
scénario A de référence, 2001-2026, édition 2003.

Institut  
de la statistique  
Québec

Le seul autre axe de croissance se trouve plus à l'est, plus fragile et isolé. Centré à Québec, il trace un corridor de huit MRC orientées nord-sud. De part et d'autre de l'axe, toutes les MRC seront en décroissance. Hors des zones d'influence de ces quatre centres métropolitains, aucune MRC ne serait appelée à connaître un accroissement démographique positif d'ici 2026.

Ainsi, la décroissance se généralisera à la moitié des 103 MRC et elle recouvrira entièrement de vastes secteurs du Québec. Elle s'enracine présentement dans

des MRC considérées comme des centres métropolitains et elle s'avance même dans des MRC situées au cœur géographique de l'écoumène québécois. Shawinigan n'a jamais été si près de Matane, ni le Bas-Richelieu de Saguenay. Les MRC appelées à stagner ou à décroître peuvent agir pour stimuler le développement économique et améliorer leur aménagement et leur cadre de vie (ex : environnement naturel et bâti, équipements culturels et récréo-touristiques), afin d'influencer leur solde migratoire, mais il n'en demeure pas moins que les perspectives démographique sont des tendances lourdes.

*Now available for 103 regional county municipalities (RCMs) and equivalent territories (ETs), the new demographic projections for 2001-2026 provide information on regional outlooks from a geographic perspective. More and more, Quebec is divided along a positive/negative growth line. Between these two poles, however, are regions where the situation is not as cut and dried, as they include both RCMs in decline and RCMs with solid growth prospects.*

# Les villes dans leur espace

Marc-Urbain Proulx, professeur en Économie régionale, Université du Québec à Chicoutimi

En matière économique, il existe des facteurs territoriaux endogènes, tels que l'entrepreneuriat, le bassin de main-d'oeuvre, les équipements et services publics, qui sont propres au dynamisme des villes. Cependant, il existe aussi des forces typiquement spatiales, de nature exogène, qui influencent de façon plus structurante le développement des diverses villes québécoises.

Ces forces spatiales définissent le cadre spatio-économique global dans lequel la dynamique urbaine du Québec s'inscrit actuellement. Pour les gouvernements et le monde municipal, il s'avère pertinent de visualiser ces forces en présence, de saisir adéquatement les tendances, d'en mesurer les impacts et de projeter l'avenir des diverses villes selon leur position respective. Un tel exercice contribue à la capacité générale de rationalisation des interventions publiques dans un esprit d'efficacité spatiale. En ce sens, cet article livre une esquisse de la dynamique spatiale contemporaine du Québec.

## La gravité

En premier lieu, nous assistons en Amérique du nord à un lent déplacement de la population et des activités à partir des grandes régions nord-est vers les régions et les villes du sud-ouest des États-Unis. Il s'agit d'un mouvement historique qui s'amplifie depuis quelques décennies. Ainsi, le phénomène de centralité mué par la gravité spatiale s'affirme progressivement sur notre continent colonisé initialement en périphérie. Dans la vieille Europe, cette centralité est déjà stabilisée avec la dorsale Londres-Turin qui contient la mégalopole européenne.

Dans la zone centrale de l'Amérique du nord (Albuquerque, Phoenix, Juarez, Denver,...), les puissantes forces gravitaires à l'oeuvre génèrent inévitablement, à divers degrés, des effets de drainage dans les périphéries éloignées du continent, notamment au Québec. À cet effet, l'axe du fleuve Saint-Laurent subit un véritable phénomène de « renversement spatial » alors que le principal pôle est passé de Québec à Montréal (1850) puis à Toronto (1950). Cette dernière prend désormais le relais comme principal pôle urbain, notamment en devenant l'hôte de nombreux services supérieurs spécialisés, dont plusieurs segments de la finance. Dans un tel contexte continental, le phénomène universel de métropolisation associé à la

mondialisation possède certes sa propre dynamique à Montréal.

## La compétition spatiale

Montréal subit par ailleurs de plein fouet la tendance nord-américaine à la déconcentration industrielle. En effet, avec la montée en importance du transport routier, les activités de production de biens se trouvent libérées de la contraignante proximité des gares et des ports, présents dans le centre historique. Certains territoires deviennent plus attrayants pour les industries, comme les villes périurbaines (Laval, Longueuil...), les satellites de la frange urbaine (Saint-Jean, Joliette...) ainsi que des sites spécifiques (Valcourt, Mirabel...) près des grands axes de transport qui jalonnent la périphérie immédiate de Montréal.

À l'échelle canadienne, signalons que Montréal a perdu la majeure partie de sa périphérie ouest, c'est-à-dire le Canada anglais de l'ouest, au profit de Toronto, bien sûr, mais aussi de nouveaux pôles en explosion tels que Calgary, Edmonton et Vancouver. La périphérie orientale de Montréal, quant à elle, subit des difficultés économiques majeures. Les provinces de l'est tentent à cet effet de se

protéger contre les fuites vers Montréal et Toronto en misant stratégiquement sur des efforts de polarisation à Moncton. Du coup, cela limite évidemment le rayonnement de Montréal dans cette zone. En outre, la capitale Québec protège bien sa vocation politique et administrative. Sans compter le pôle Ottawa-Gatineau qui cherche à se positionner sur l'échiquier nord-américain par l'entremise principalement des dépenses publiques fédérales effectuées en ces lieux. Et que dire des capitales régionales comme Trois-Rivières et autres Rimouski qui deviennent d'importants « pôles de compétitivité » en misant notamment sur l'enseignement supérieur, la recherche et les services spécialisés?

Bref, Montréal subit beaucoup plus de compétition spatiale depuis qu'elle est devenue un pôle secondaire au Canada. En conséquence, cette ville nécessite des stratégies novatrices si elle désire conserver son rôle de leader métropolitain. La vocation Montréal International s'inscrit parfaitement en ce sens. La Cité du multimédia représente aussi une stratégie qui semble gagnante. Sur la base de notre analyse spatiale, nous avançons que Montréal doit fortement miser sur sa périphérie la plus fidèle actuellement, soit l'espace

« Montréal subit beaucoup plus de compétition spatiale depuis qu'elle est devenue un pôle secondaire au Canada. »

Québec. Et cela parce que la richesse créée en périphérie québécoise revient, en partie, dans les sièges sociaux et les services supérieurs spécialisés de Montréal, tout en offrant des marchés.

### La croissante mobilité

« Pour un même ménage, les lieux de travail, de domicile, de consommation et de loisirs se différencient dans l'espace. »

Ce vaste espace québécois de plus en plus périphérique en Amérique du nord s'avère influencé par une autre importante force contemporaine. Il s'agit de la croissante mobilité des travailleurs, des consommateurs et des marchandises grâce à des réseaux de transport routiers plus fluides ainsi qu'à la disponibilité de véhicules automobiles plus fiables. Les conséquences deviennent nombreuses. Plusieurs entreprises sont désormais beaucoup plus libres dans leur choix de localisation. Les bassins de main-d'œuvre étendent plus largement leur surface effective. Les zones de rayonnement des commerces s'étirent bien au-delà des aires traditionnelles. Les services spécialisés se concentrent en certains lieux bien positionnés tels que les carrefours autoroutiers. Le « just-in-time » s'impose dans les processus de production. Les banlieues s'étalent de plus en plus en faible densité. Les résidences secondaires se multiplient, souvent à distance considérable. On note que, pour un même ménage, les lieux de travail, de domicile, de consommation et de loisirs se différencient dans l'espace. Ainsi, des centres et des zones spécialisés dans les loisirs, la villégiature, le commerce, l'agroalimentaire, le récréatif, l'habitation de gamme, le 3<sup>e</sup> âge émergent dans les franges urbaines.

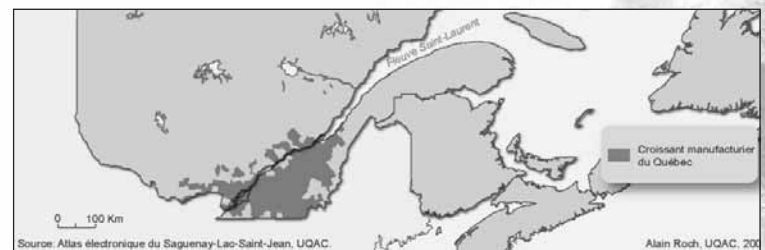
Bref, la mobilité est devenue une composante centrale du mode de vie. Elle est aussi un facteur important de compétitivité pour le Québec, dans le contexte où le transport routier a totalement supplanté, jusqu'à maintenant, les transports maritime et ferroviaire.

### Le croissant manufacturier

En matière de déconcentration industrielle hors des grands centres traditionnels, signalons une autre force spatiale importante, soit la forte explosion des échanges nord-sud depuis la signature de l'ALENA. Ce phénomène est accompagné de la stagnation des échanges interprovinciaux est-ouest, soumis curieusement à davantage de barrières. En conséquence, les territoires limitrophes de la frontière américaine deviennent beaucoup plus attrayants pour les entreprises qu'auparavant. Ce qui explique en partie la consolidation de la vaste zone manufacturière dispersée sur l'axe des Appalaches, dans le sud-est du Québec. Saint-Jean, Grandby, Sherbrooke, Lac Mégantic, Saint-Georges, Sainte-Marie, Lévis, Montmagny et aussi Victoriaville, Drummondville, Saint-Hyacinthe représentent des points forts de ce « croissant manufacturier » aux activités diversifiées. S'il devient nécessaire d'améliorer les voies de sortie de cette zone de

production vers le grand marché américain, il demeure que des efforts publics appropriés pour hausser l'efficacité spatiale interne sont tout à fait bienvenus afin de favoriser les économies de proximité. Il peut s'agir, par exemple, d'améliorer les parcs industriels (infrastructures énergétiques, communications...), d'aménager des voies de contournement des milieux urbains pour renforcer l'accès à ces parcs, de parachever un axe de transport est-ouest entre l'autoroute 20 et la frontière ainsi que l'autoroute Sherbrooke/Trois-Rivières.

Figure 1 : Le « croissant manufacturier » au Québec



Cette zone manufacturière spécifique tire aussi bénéfice d'une autre force spatiale importante directement reliée à un comportement microéconomique. Les activités de tous les secteurs économiques subissent en effet une nouvelle poussée de concentration sectorielle dictée par la concurrence mondiale de plus en plus vive et par la nécessaire capitalisation dans les technologies. Cette intégration des petites unités par des unités plus grandes s'accompagne de nouvelles logiques de localisation des sièges sociaux, des méga unités de production ainsi que des succursales déconcentrées attachées aux géants de la distribution. Bien relié au reste du Québec, le croissant manufacturier s'avère à cet effet une localisation optimale pour plusieurs entreprises. Il le sera encore davantage avec l'amélioration du réseau routier, actuellement en « patte d'oie », qui relie cette zone polycentrique avec le reste du Québec, les Maritimes et l'Ontario.

### Les bassins de ressources

Une autre force spatiale importante qui influence la structure de peuplement du Québec réside dans l'attractivité des bassins de ressources en périphérie. Cette force repousse encore et toujours les limites de l'occupation territoriale. Le Québec explore et exploite désormais de plus en plus les régions de la Baie-James, de la Rivière La Grande, de Caniapiscau, de la Basse-Côte-Nord. On y extrait du minerai, de l'hydro-électricité, un peu de bois, de l'exotisme nordique, de plus en plus de produits comestibles et éventuellement l'énergie éolienne. Bientôt on mettra sur l'immense Ungava qui regorge de potentiels énergétiques et d'éventuels gisements miniers.

Cette tendance à l'expansion et à la dispersion nordique des activités économiques ne fait cependant émerger, pour le moment, que très peu de nouveaux établissements humains fixes. En effet, à partir des

avant-postes de l'occupation territoriale tels que Saguenay, Sept-Îles, Amos, Amqui, les opérateurs peuvent désormais rayonner à très grande distance grâce aux moyens de transport modernes, aux nouvelles techniques et technologies ainsi qu'à la flexibilité des horaires des travailleurs mobiles. Des corridors de pénétration périphérique se dessinent donc sur la carte du Québec. Les entreprises se rendent ainsi effectuer de « grands travaux » à Eastmain, sur la Haute-Périsonka, à Toulnaustuc, à Manouane et bientôt à La Romaine, aux Monts Otish, à Grande Baleine, à la Rivière Georges. Les avant-postes de l'espace périphérique forment notamment un « arc nordique » qui relie les pôles dynamiques tels que Matagami, Chibougamau, Saint-Félicien, Forestville, Manic V, Labrador City.

Figure 2 : Principaux avant-postes de l'occupation territoriale



Par conséquent, des petits pôles de rétention des activités se positionnent avantageusement partout en périphérie et contribuent à ralentir le dramatique exode rural généralisé. En réalité, la population historiquement très dispersée au Québec se concentre de plus en plus dans les lieux périphériques les mieux localisés. Les milieux ruraux en exode aujourd'hui le resteront probablement demain. Mais les grands travaux nordiques alimenteront encore les principaux pôles d'activités économiques, tout en générant de la richesse nationale. Ce qui justifie les investissements publics afin d'offrir les conditions matérielles et immatérielles attrayantes pour les investissements privés. À cet effet, la carte ci-haut illustre deux tracés de routes projetées pour 2025. Celles-ci permettraient éventuellement de former deux couronnes nordiques qui donneraient accès à de nouveaux territoires à protéger, à explorer, à aménager, à jardiner, à mettre en valeur dans un esprit de développement.

### En conclusion, la qualité de vie

Les principales forces spatiales traitées dans cet article agissent sur un immense Québec aucunement uniforme qui possède des bassins de ressources, des frontières, un large fleuve, des montagnes et une métropole encore très attrayante. En conséquence de ces conditions spatiales, les tendances classiques à la dispersion et à la concentration s'inscrivent de manière spécifique pour chacune des villes du Québec. Spécificité qui justifie une analyse à part entière du contexte spatial qui influence la destinée de chaque ville. Baie-Comeau ne subit pas les mêmes influences que Saint-Jérôme. Rivière-du-Loup n'a pas la même localisation que le Havre-Saint-Pierre. Le destin de Saguenay n'est pas le même que celui de Sherbrooke.

« Les milieux ruraux en exode aujourd'hui le resteront probablement demain »

Terminons en signalant une dernière force spatiale en émergence, soit la nouvelle demande sociale de qualité de vie. Déjà, elle soutient l'urbanisation diffuse dans la frange urbaine de la plupart des agglomérations. Cette quête sociale alimente aussi la villégiature en périphérie immédiate des régions telles que Memphrémagog, les Laurentides, Charlevoix, Kamouraska. Aussi, elle attire plusieurs jeunes ménages en périphéries éloignées. Certains prospectivistes prévoient même l'arrivée d'une grande vague de contre-métropolisation qui déferlera sur les lieux et milieux qualitatifs et réceptifs. Ces derniers possèdent entre autres une offre de commerces et de services diversifiés, des équipements et infrastructures récréotouristiques, des espaces publics de qualité, de la verdure en ville et des bâtiments d'intérêt patrimonial bien conservés. Sans spéculer sur les paramètres de cette future vague « territoriale », nous pouvons certes avancer que les villes québécoises qui misent actuellement sur un environnement urbain de qualité seront, dans le futur, plus attrayantes pour les entreprises et les ménages qui fuiront les zones disqualifiées.

*In economics, there are a number of endogenous domestic factors, such as entrepreneurship, public facilities and services, and the availability of skilled labour; that are unique to cities. However, there are also typically spatial forces of an exogenous nature at play, which have a more considerable influence on the development of Quebec's cities. These spatial considerations shape the overall spatial-economic framework underlying the current urban dynamic in Quebec. For governments and the municipal community, it is necessary to visualize these prevailing forces, to effectively identify trends, to measure impacts and to project the future of different cities based on their respective positions.*

# La dynamique des agglomérations québécoises

Mario Polèse, INRS Urbanisation, Culture et Société

## La fin de la croissance urbaine

La grande époque d'urbanisation et de croissance urbaine au Québec est révolue. Toutes les régions urbaines du Québec, à part quelques rarissimes exceptions, verront leurs populations plafonner dans les prochaines décennies, et même baisser dans certains cas.

Il est prévu que la population de la région métropolitaine de Montréal atteindra environ 3,8 millions d'habitants en l'an 2031 (comparativement à environ 3,5 millions aujourd'hui), pour ensuite commencer une lente descente<sup>1</sup>. Pour la région métropolitaine de Québec, l'arrêt de la croissance est encore plus rapproché; il est prévu que sa population atteindra son sommet (environ 720 000 habitants) vers l'an 2021.

Ce ralentissement de la croissance urbaine n'est pas propre au Québec. Toutefois, il sera plus accentué ici qu'ailleurs en Amérique du Nord en raison de la chute particulièrement brutale du taux de natalité et du fait que Montréal, le principal foyer d'immigration, attire moins de nouveaux arrivants que les autres grandes villes canadiennes.

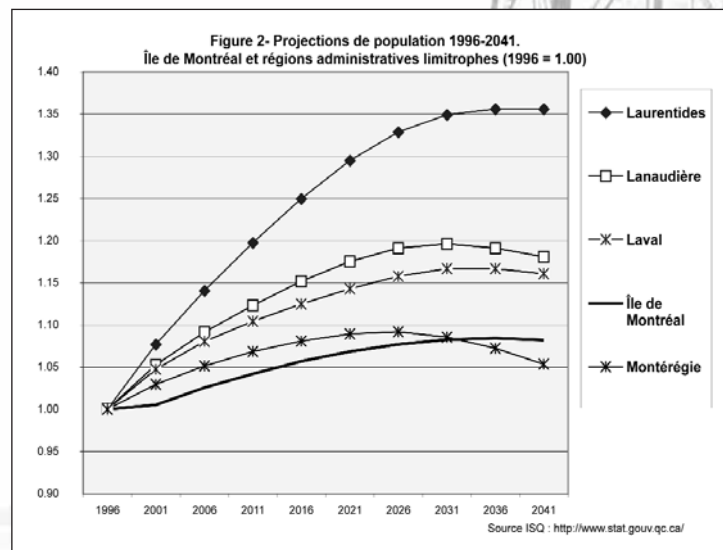
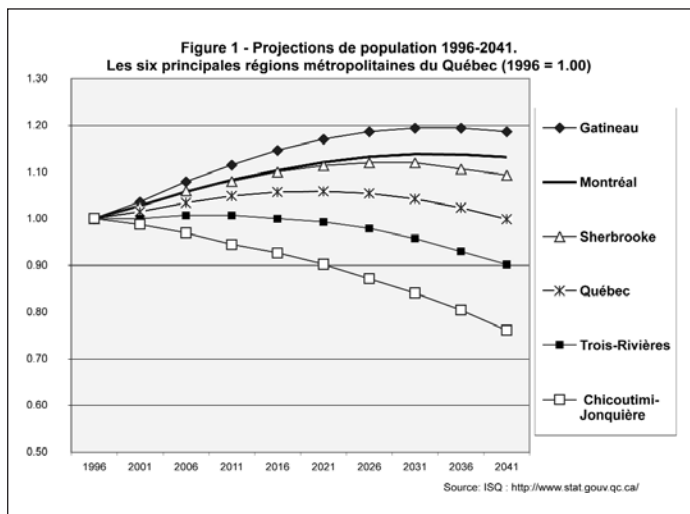
Le ralentissement démographique ne touchera pas toutes les villes au même rythme (Figure 1). Certaines régions métropolitaines ont déjà entamé leur déclin. L'agglomération de Saguenay affiche des pertes de population depuis le recensement de 1996 et, selon les prévisions de l'ISQ, la baisse de sa population sera

d'environ vingt pour cent d'ici trente ans. À mesure que l'économie québécoise s'intègre à celle de notre voisin du sud, ALENA<sup>2</sup> oblige (plus de 50 % de toutes nos exportations hors province prennent aujourd'hui le chemin de États-Unis), les villes ayant un bon accès au marché américain se trouvent de plus en plus favorisées, comme celles de la grande plaine de Montréal (Drummondville, Saint-Hyacinthe, Saint-Jean, etc.) peuvent encore s'attendre à quelques années de croissance.

Pour les régions urbaines en décroissance, la concurrence commerciale centre-ville / banlieue risque de devenir plus acerbé, surtout si le centre-ville (souvent une ou deux rues commerciales) connaît déjà des problèmes. Cependant, cela dépend beaucoup des conditions locales. La ville de Rimouski, où un centre commercial a été directement intégré à la rue principale (la rue Saint-Germain), tout comme la proximité du Centre des Congrès, est l'exemple d'une ville régionale qui a réussi à maintenir la vitalité de sa zone commerciale centrale.

## La banlieue au ralenti

Les prochaines décennies verront également la fin de grande époque de croissance des banlieues. Elles connaîtront encore quelques bonnes années, notamment celles de la grande couronne de Montréal, quoique le ralentissement démographique général les atteindra inévitablement (Figure 2).



1 Prévisions de l'Institut de Statistique du Québec; scénario moyen. Source : [www.stat.gouv.qc.ca/](http://www.stat.gouv.qc.ca/)

2 L'Accord de libre-échange nord-américain.

La raison en est simple : la demande pour des maisons en banlieue est largement nourrie par des jeunes ménages avec enfants, des nouveaux ménages en règle générale. Or, les ménages plus vieux, déjà installés, dont les enfants sont partis et qui voudront vendre leur maison sont de plus en plus nombreux, tandis que la formation de nouveaux ménages (surtout avec enfants) est à la baisse. Bientôt, si ce n'est pas déjà le cas, l'offre de maisons en banlieue finira par dépasser la demande.

Ce changement n'affectera pas toutes les villes de banlieue (ou celles de la grande couronne montréalaise) de la même manière. Puisque la population vieillit, tout en s'enrichissant, les ménages qui choisiront de vivre à l'extérieur de la ville centrale vont souvent choisir des zones qui leur donneront un meilleur accès à des équipements de loisirs et de sports. C'est surtout ce facteur qui explique la croissance (plus forte) dans les Laurentides et, en contrepartie, la croissance plus faible de la Montérégie. Le principal facteur d'expansion résidentielle à l'avenir ne sera pas démographique, mais économique, lié à l'enrichissement des ménages qui voudront consommer de plus en plus d'espace dans de « beaux » endroits.

Ce sont les banlieues qui n'ont rien de spécial à offrir, souvent des vieilles banlieues de statut social plus bas, qui risquent d'être les principales perdantes des changements à venir. La qualité du stock de logements y sera pour beaucoup, tout comme la localisation par rapport aux moyens de transport. Dans la grande région de Montréal, les plus favorisées seront les zones résidentielles avec une bonne accessibilité au centre-ville, avec des constructions immobilières de qualité, souvent à valeur patrimoniale.

La banlieue plus traditionnelle se trouvera de plus en plus en concurrence avec ces « nouveaux » quartiers résidentiels, moins axés sur de jeunes ménages avec enfants et davantage sur de jeunes professionnels. Cependant, pour comprendre l'essor de la classe professionnelle et, en parallèle, la nouvelle attractivité du centre-ville, il faut jeter un regard sur la dynamique économique des agglomérations urbaines, notamment sur celle de l'agglomération montréalaise.

Il est peu probable que la flambée récente des prix de l'essence, phénomène conjoncturel, modifie fondamentalement ces tendances. L'impact se fera davantage sentir sur le choix des véhicules (moins de VUS et plus de petites voitures) que sur les distances parcourues. Même si l'impact à prévoir n'est pas nécessairement majeur, il est toutefois possible de prédire une croissance de la demande relative pour les transports collectifs à l'avenir (autobus, trains de banlieue, etc.).

### Le renforcement des centres-villes

Nos grandes villes ne sont plus, depuis déjà quelques décennies, des centres industriels, au sens de l'industrie manufacturière. Le virage vers le secteur tertiaire est aujourd'hui largement terminé. Le même phénomène s'observe dans toutes les grandes villes du monde industrialisé. Au plan de l'aménagement urbain, les conséquences se manifestent de plusieurs façons. Les industries manufacturières quittent les localisations centrales pour se localiser en périphérie de la ville centrale ou dans des villes moyennes à proximité, de préférence situées sur des grands axes routiers. Il y a deux raisons pour ce déplacement. Tout d'abord, les industries manufacturières modernes sont de grandes consommatrices d'espace (de plancher), auquel s'ajoutent les besoins d'espaces de manutention et de stationnement pour les camions, d'où leur sensibilité aux prix fonciers. Deuxièmement, l'essor du camionnage, précisément, comme moyen de transport, les a largement libérées de la nécessité de localisations

Figure 3 - Croissance de l'emploi (en %) par secteur d'activité économique 1994-2004. Région métropolitaine de Montréal

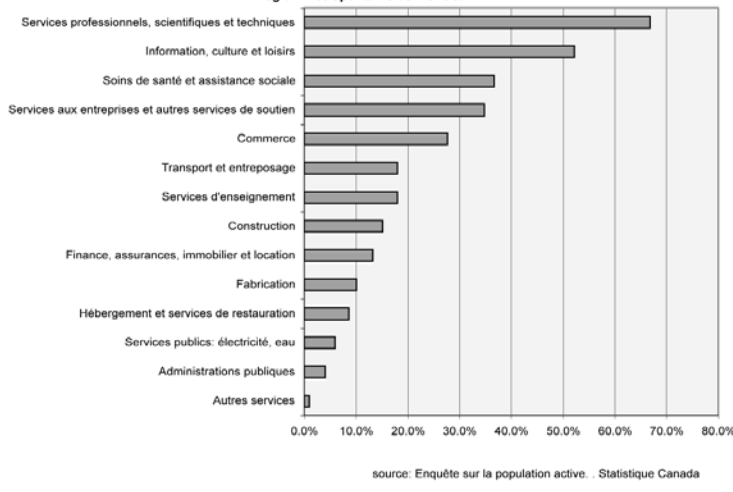
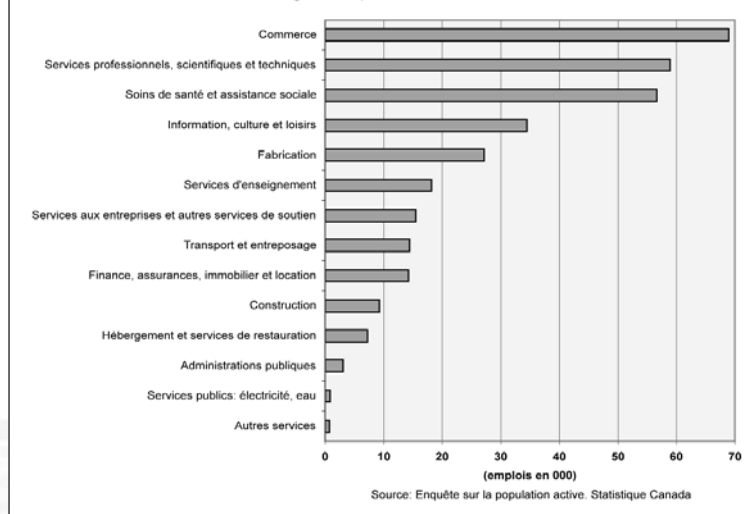


Figure 4 - Croissance de l'emploi (en effectifs) par secteur d'activité économique 1994-2004. Région métropolitaine de Montréal



à proximité des ports, des voies fluviales ou des chemins de fer, tout en accentuant leur sensibilité à la congestion routière du centre.

Il ne reste plus beaucoup d'industries et d'entrepôts, à proprement parler, dans la partie centrale historique de la ville, fait auquel il faut ajouter l'impact de l'abandon et le démantèlement des installations ferroviaires, d'où la présence proche du centre d'importantes friches industrielles; ce que nos amis anglais appellent des « brownfields ». Ces friches, une fois reconverties, aident à renforcer les vocations résidentielle, institutionnelle et tertiaire du centre. Cependant, la véritable force du centre se trouve dans la transformation des structures d'emploi (Figures 3 et 4). Exception faite du commerce, la croissance la plus forte, à la fois en nombre et en pourcentage, se fait dans les professions de « cols blancs » qui demandent un certain niveau de formation, auxquels nous pouvons ajouter des emplois liés à la santé, aux arts et à la culture.

Tous ces secteurs d'activité partagent un trait commun : ils préfèrent des localisations centrales. Les activités de création, en particulier, trouvent des avantages comparatifs dans les centres-villes. Comme l'a déjà dit un économiste américain<sup>3</sup> : « Pourquoi des gens sont-ils prêts à payer des loyers si chers pour habiter dans le centre de Manhattan ou de Chicago, si ce n'est pour être proches d'autres gens? ».

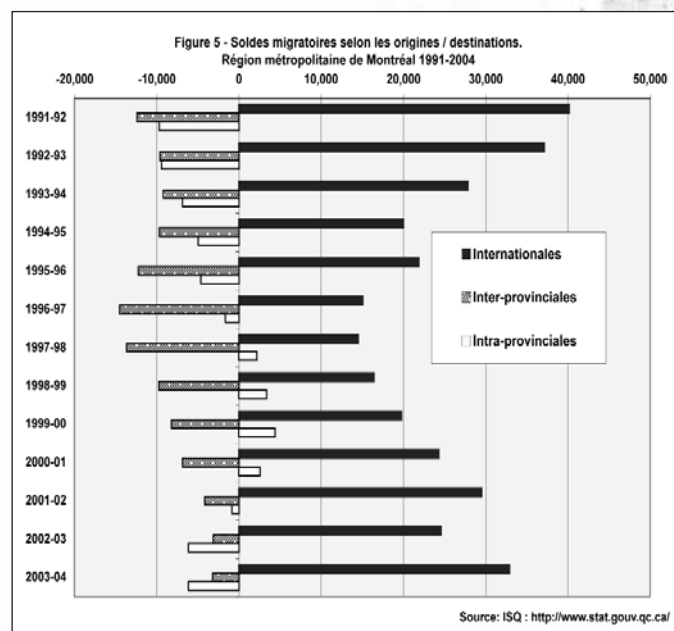
L'aménagement des centres-villes devient donc un enjeu majeur dans la concurrence entre les villes et cela sera sans doute encore plus vrai à l'avenir. La multiplication des festivals, foires et colloques de tous genres se rattache également à la fonction de la ville comme lieu de rassemblement, d'échanges d'idées et de rencontres. Le renforcement des centres-villes ne peut se faire sans, en parallèle, le renforcement du transport en commun. Cependant, au Québec, cette dynamique concerne principalement les régions de Montréal et de Québec, et à un degré moindre des agglomérations comme Gatineau, Sherbrooke ou Trois-Rivières. Pour un grand nombre de villes moyennes au Québec, notamment celles situées loin de Montréal, le principal défi économique se trouve ailleurs, c'est celui d'assurer le renouvellement de leur base industrielle et de freiner l'exode des jeunes.

### La consolidation du tissu urbain

Revenons à la région de Montréal. La plupart des grands changements dans la géographie économique de la région ont déjà eu lieu. Comme le notent Coffey et Shearmur (2002), la distribution de l'emploi dans la région est restée très stable<sup>4</sup>.

Pour ce qui est des pôles d'emploi, il faut distinguer les pôles industriels des pôles commerciaux et des pôles de services supérieurs. Les pôles industriels, qui compren-

ent aussi la distribution et l'entreposage, se trouveront nécessairement dans des zones distinctes aménagées à cette fin, en règle générale à proximité des autoroutes ou des voies ferrées. Sur l'Île de Montréal, l'axe de l'autoroute 20 (à l'ouest de l'échangeur Décarie) reste le principal corridor industriel à haute technologie. La logique spatiale est autre pour les grands pôles commerciaux, groupés autour de grands centres commerciaux à la recherche de localisations stratégiques pour maximiser leur clientèle. En cela, ces pôles ne sont pas en concurrence directe avec le centre-ville de Montréal, qui possède une vocation particulière, non pas uniquement par rapport à la région, mais aussi par rapport à l'ensemble du Québec;



c'est là que se concentrent en bonne partie les fonctions de direction et fonctions associées. Le centre-ville de Montréal abrite quelque 300 000 emplois de bureau.

La croissance future de la région de Montréal reposera presque exclusivement sur l'immigration internationale, (Figure 5) sur la population qui s'installe surtout sur l'Île. C'est aussi en partie à cause de cela que les projections de l'ISQ ne prévoient pas de baisse de population pour l'Île de Montréal (revoir la figure 2).

Enfin, il est peu probable que les réformes municipales récentes, plus précisément les fusions qui les ont accompagnées, changent fondamentalement la logique économique que nous venons de décrire. De toute façon, après comme avant les réformes, la marge de manoeuvre des municipalités québécoises pour infléchir les tendances de localisation des entreprises est (et était) très mince.

3 Lucas, R., 1998 : 39, « On the mechanics of economic growth » Journal of Monetary Economics, 22 : 3-42

4 Coffey, W. et R. Shearmur, 2002, « The Identification of Employment Centres in Canadian Metropolitan Areas : the Example of Montreal, 1996 », Le Géographe Canadien, 45.3, 371-386

## Dossier

### Les agglomérations québécoises

Tout le Québec urbain entre dans une phase de croissance lente, voire de fin de croissance. Cependant, sur ce fond de ralentissement, les divergences de trajectoire entre villes québécoises s'amplifieront. Tandis que la majorité des villes du sud-ouest québécois connaîtront encore quelques années d'expansion, d'autres villes moins bien situées, avec des bases économiques plus fragiles, sont déjà en phase de déclin démographique, avec tout ce que cela signifie en termes de richesse foncière et de maintien des infrastructures.

Les années à venir seront également des années de consolidation du tissu urbain existant. L'accent sera mis davantage sur le maintien, la reconversion et l'amélioration des zones déjà occupées (à des fins résidentielles ou industrielles) que sur la création de nouvelles implantations. Les quelques expansions

suburbaines à venir favoriseront surtout les zones dotées d'attributs naturels particuliers, et seront davantage propulsées par l'enrichissement collectif que par la croissance démographique.

Dans les plus grandes villes (notamment Montréal), la consolidation du tissu urbain s'accompagnera d'un renforcement du centre. Les causes de ce renforcement sont à la fois démographiques (le vieillissement plus la réduction de la taille des ménages) et économiques (l'essor de l'économie du savoir et des emplois professionnels). Cependant, pour des villes plus petites, dépourvues d'une base économique tertiaire moderne et dont le centre-ville est déjà affaibli, la concurrence entre la zone commerciale centrale et les zones extérieures risque de devenir plus difficile à mesure que se font sentir les effets du ralentissement démographique.

*Gone are the days of extensive urbanization and sweeping urban growth in Quebec. All of the province's urban regions, with a few rare exceptions, will see their populations stabilize or even drop in the coming decades. For the Greater Montreal Area, the population is expected to climb to 3.8 million by 2031 (compared to 3.5 million today) and then gradually decline. For Greater Quebec City, growth is expected to stagnate even earlier, with a peak of roughly 720,000 residents projected to be reached near 2021. This slowdown in urban growth is not unique to Quebec.*

Depuis 10 ans

# Partout autour de vous



Les immeubles brillent

COMMISSION DE  
LA CAPITALE  
NATIONALE  
Québec

# Les enjeux du développement de grandes surfaces commerciales

Jean-François Grenier, expert dans le domaine du commerce de détail, le Groupe Géocom.

De l'échoppe du marchand à la grande surface d'aujourd'hui, le commerce de détail a toujours été intimement lié au développement de la ville. De la première place du marché, autour de laquelle s'est déployé et organisé le tissu urbain, la fonction commerciale s'est déplacée le long des grands axes autoroutiers, suivant la population au fur et à mesure de la croissance des couronnes périurbaines. Aujourd'hui, les méga centres s'installent aux frontières de la ville. La même logique de rentabilité s'applique ici : l'intérêt des sites périphériques tient au coût des terrains et, en corollaire, celui des loyers, beaucoup plus faible que dans les sites centraux.

Évolution du commerce de détail	
Période	Type de localisation privilégiée
Avant 1950	<b>Centre-ville et artère traditionnelle</b> <i>Grands magasins à rayons; magasins indépendants spécialisés; magasins généraux.</i>
1950 - 1990	<b>Centre commercial traditionnel de banlieue</b> Chaînes nationales et internationales : de banlieue supermarchés, chaînes de biens modes, etc.
1990 -	<b>Méga centre</b> <i>Grandes surfaces : magasins entrepôts, magasins à escompte et « category killers ».</i>

Les grandes chaînes telles Wal-Mart, Rona, Loblaws et Costco semblent avoir imposé leurs normes et leurs critères formels aussi bien au Québec qu'ailleurs dans le monde. À la périphérie des grands centres urbains, de vastes regroupements de méga surfaces occupent les façades d'autoroutes, forts des avantages d'agglomération et de la visibilité qu'offrent les voies rapides. Mais elles ont aussi colonisé l'entrée de certaines petites et moyennes villes, là où les boulevards succèdent aux routes régionales. Certains s'en désolent en invoquant une dégradation au plan esthétique, d'autres insistent sur la concurrence déloyale à l'égard des commerçants locaux, ou encore invoquent le gaspillage de terrain, la congestion automobile et, même, l'exploitation de la main-d'oeuvre pour décrier cette tendance difficile

à contrer. Dans ce contexte où la rentabilité prime sur l'équilibre du marché, quels sont les véritables enjeux des grandes surfaces pour les planificateurs urbains?

## L'accentuation de l'étalement urbain

Les grandes surfaces et les méga centres se localisent le plus souvent à la périphérie des zones centrales, idéalement à l'intersection d'axes routiers importants capables de maximiser le double facteur d'accessibilité et de visibilité. En ce sens, la grande surface participe bel et bien à l'étalement urbain puisqu'en suivant le développement de la population, elle améliore la qualité de la desserte commerciale dans les zones périphériques, ce qui accentue la pression à l'étalement.

Le plus souvent, ces développements ne s'inscrivent pas dans la continuité du tissu urbain existant, créant ce que l'on nomme du « leap-frog development », des pochettes de développement très peu denses et intercalaires à de vastes zones non développées. Un tel modèle de développement apparaît incompatible avec les orientations de municipalités désireuses de densifier le tissu urbain en favorisant l'utilisation des terrains vacants (in filling) à l'intérieur du périmètre urbanisé dans une optique d'utilisation optimale des ressources et de rentabilisation des infrastructures existantes.

## Des enjeux à l'échelle régionale

Par leur taille et leur pouvoir d'attraction, les grandes surfaces recrutent leur clientèle sur de vastes territoires, bien au-delà des limites de la municipalité ou de l'agglomération. Mais si le théâtre de leurs opérations est régional, les effets, tant positifs que négatifs, sont la plupart du temps perçus à l'échelle locale : les infrastructures à mettre en place, les problèmes de congestion, l'impact sur le centre-ville et sa structure commerciale, les problématiques environnementales, sont autant d'éléments pris en compte dans l'analyse, le plus souvent a posteriori, des méfaits de la venue d'une méga surface. S'il est légitime de percevoir ainsi la réalité à l'échelle locale, il n'en demeure pas moins qu'en limitant ainsi l'analyse, on occulte la réalité plus vaste de l'ensemble. Par exemple, dans les régions où la croissance démographique est faible ou nulle, les retombées positives d'une grande surface ne sont en fait qu'un « déplacement » de l'argent des petites municipalités de la région vers la ville centrale. Dans

ce contexte, il y a donc peu de retombées économiques structurantes liées à la venue d'une grande surface. Mais il y a plus.

Parce qu'elle rayonne sur l'ensemble d'une région, la grande surface dispose de nombreuses alternatives de localisation. Différents sites, localisés dans les municipalités voisines, pourront réunir les critères recherchés. Si l'une de ces villes impose des contraintes à la grande surface, cette dernière pourra se rabattre sur les autres alternatives, dans les municipalités où « tout est permis ». Il en résulte le plus souvent une concurrence malsaine entre les villes du fait que le nivellement se fait alors vers le bas. L'expérience a bien montré que peu de richesse se crée de cette manière et ce, dans quelque fonction urbaine que ce soit.

### L'omniprésence de l'automobile

Est-il possible aujourd'hui d'envisager un développement commercial sans ces vastes aires de stationnement, sachant que les grandes surfaces se localisent en périphérie, bien souvent à l'écart des réseaux de transport en commun? Considérant qu'un Wal-Mart typique génère une fréquentation quotidienne d'environ 3 000 consommateurs, soit 6 000 allers-retours, on comprend mieux la pression que les grandes surfaces exercent sur les réseaux routiers, surtout dans les plus petits centres urbains où la grande surface draine, localement, une clientèle régionale, voire supra régionale.

### Les impacts sur la structure commerciale existante

Parce que bien peu de marchés sont en situation de forte croissance au Québec, la venue des grandes surfaces se solde habituellement par une érosion des ventes des commerces locaux. La « tarte » de consommation n'est guère élastique, limitée en effet à la capacité de dépenser des ménages. Dans ce contexte, un joueur de plus, surtout s'il est compétitif au plan des prix pratiqués, comme le sont la plupart des grandes surfaces, recrutera nécessairement l'essentiel de ses clients chez les concurrents.

Avec des données le moins fiables sur l'offre locale et les comportements d'achat, il est possible d'anticiper l'impact de l'implantation des grandes surfaces sur une structure commerciale. Toutefois, une fois ces impacts connus, que peut faire le planificateur urbain ou l'intervenant municipal?

Comment départager les intérêts privés de ceux de la communauté? Et à partir de quel seuil l'impact doit-il être considéré comme inacceptable?

Certaines municipalités ont pris le parti d'interdire la venue des grandes surfaces sur leur territoire. Les refuser aujourd'hui ne peut-il pas apparaître comme

du protectionnisme à l'égard de détaillants qui ont, eux-mêmes, il y a dix, quinze ou vingt ans, évincé des petits commerçants locaux? Le cycle de vie des



Un exemple de « ghostbox » : problématique physique et esthétique.

formules commerciales n'a pas été inventé avec les grandes surfaces : les structures commerciales en place actuellement dans la plupart des agglomérations québécoises sont la manifestation d'une évolution de plus ou moins 100 ans. Cette force du renouvellement a toujours existé, du magasin général d'antan, au premier supermarché dans les années cinquante, puis au magasin à rayons à escompte d'aujourd'hui.

Certaines villes du Québec ont imposé un moratoire pour ralentir et, dans certains cas, stopper le développement des grandes surfaces sur leur territoire. Cette option est valable, mais seulement si elle implique une analyse, une réflexion devant aboutir à une prise de décision. En d'autres termes, le moratoire doit être limité dans le temps et il doit servir d'opportunité pour effectuer des consultations publiques, pour mesurer l'adéquation entre l'offre et la demande, pour établir le potentiel réel de développement et, le cas échéant, les barèmes de ce développement. Un moratoire à portée et durée indéfinies n'est pas un outil de planification et de développement; il ne fait que « geler » indéfiniment une situation peut-être déjà problématique. Ultérieurement, le problème n'est que repoussé.

### L'abandon des anciennes structures

Les impacts de la venue de méga surface sur la structure commerciale existante se traduisent nécessairement par l'abandon de locaux : si la concurrence des grandes surfaces est trop vive, les détaillants les moins performants risquent la fermeture. La plus grande partie de ces commerçants aura peut-être déjà mis en place les conditions pour se faire surpasser par la concurrence, quelle qu'elle soit : en n'améliorant pas leurs outils de gestion, en ne renouvelant pas la décoration de leur magasin, en

## Les enjeux du développement du commerce de détail

n'adaptant pas leur assortiment, en n'étant pas à l'écoute de leur clientèle, etc.

Mais la problématique de l'inoccupation n'est pas exclusivement tributaire des impacts associés à l'érosion des ventes. Il faut également considérer le renouvellement des formules commerciales et la rationalisation des réseaux. Un concept même gagnant de magasin ne dure rarement plus de dix ans. Au-delà, le magasin doit être modifié pour se mettre « au goût du jour ». Certaines de ces transformations peuvent être réalisées sur place, mais dans d'autres cas, l'exiguïté ou la désuétude justifie le déménagement.

Les implications de ces transformations sont claires : les chaînes délaissent certains de leurs plus vieux

### Affectation de nouvelles vocations des aires commerciales traditionnelles

#### Artères traditionnelles et centres-villes

*Spécialisation des détaillants en parallèle à la diversification des usages vers les services, la restauration, le divertissement et la culture. Exemples : le boulevard Saint-Laurent à Montréal, le centre-ville de Trois-Rivières.*

#### Artères commerciales de banlieue

*Concentration de la fonction commerciale en pôles « forts » et structurants; réaffectation des tronçons « faibles » à usages résidentiel, industriel ou institutionnel.*

#### Vieux centres commerciaux communautaires

*Spécialisation thématique; élimination du mail pour intégrer les grandes surfaces; changement de vocation (bureaux, salles d'exposition, centrales d'appels, etc.); démolition complète pour laisser place à un nouveau développement de nature résidentielle ou multifonctionnelle. Exemples : Place Portobello à Brossard, Mail Cavendish à Côte-Saint-Luc, Centre Saint-Martin à Laval, etc.*

locaux, surtout s'ils sont situés au cœur de marchés vieillissants, au profit de nouveaux bâtiments, plus fonctionnels, sur des sites considérés stratégiques. Toutes les chaînes voudront se retrouver dans les nouveaux pôles commerciaux (« prime retail »). Inévitablement, il y aura un surplus de locaux, car la demande, elle, ne s'accroît pas de façon significative, du moins rarement au rythme de la mouvance des entreprises.

Quelles sont les victimes de ce renouvellement? Les centres-villes semblent être la cible la plus logique.

Mais les artères traditionnelles des centres-villes ne seront pas nécessairement les plus affectées. Les activités des centres-villes sont diversifiées; elles reposent sur un ensemble de petits et grands marchands spécialisés, des entreprises de services, des bureaux de professionnels, des organismes publics, des institutions, etc. Un local vacant peut être comblé par un autre détaillant, mais il peut aussi assez aisément passer à d'autres usages : bureau, clinique, organisme communautaire, école spécialisée, voire même du résidentiel. Au Québec, plusieurs centres-villes ayant subi de plein fouet l'impact des centres commerciaux régionaux dans les années 1970, se sont repositionnés grâce aux services, au divertissement, à la restauration, à la culture et au tourisme. Dans plusieurs de ces « coeurs urbains », on encourage le développement résidentiel afin de vivifier le centre-ville.

En fait, la problématique de l'inoccupation sera beaucoup plus sévère sur les grandes artères commerciales de l'extérieur des centres-villes, dans les centres commerciaux en bande et, surtout, dans les centres commerciaux communautaires qui pourraient perdre une partie de leurs locomotives : les petits et moyens supermarchés et les magasins à rayons traditionnels. Au fur et à mesure que naîtront les « big boxes » sur les nouveaux sites stratégiques, apparaîtront les « ghostboxes » sur les sites devenus désuets : les anciens supermarchés et les anciens magasins à rayons laisseront derrière eux des « boîtes vides » dans un état plus ou moins avancé de désuétude physique.

Comment recycler des bâtiments aussi typés? Comment redonner la vigueur à une artère ou un centre commercial affecté par le cycle contagieux de l'inoccupation? Tout dépend du contexte. La réaffectation gagnera à être en cohérence avec les spécificités du bassin à desservir en terme de taille et de caractéristiques socio-économiques. D'autres éléments entrent également en ligne de compte. Le site se trouve-t-il au cœur d'une population cosmopolite? L'achalandage est-il diurne ou nocturne? Y a-t-il une clientèle régulière de travailleurs à proximité? Y accède-t-on exclusivement en automobile ou encore la clientèle est-elle surtout pédestre? L'aire commerciale peut-elle bénéficier d'une clientèle touristique ou d'équipements socio-culturels?

Comment s'assurer que le détaillant qui délaisse un bâtiment ne refuse pas sa réaffectation à un usage similaire, préférant payer loyer et taxes durant plusieurs années afin d'éviter une occupation concurrente? Devant cette problématique, certaines municipalités ont choisi d'exiger des grands détaillants un fonds en garantie pour la démolition éventuelle de leur immeuble.



Le Marché Central Métropolitain : un exemple de méga centre bien intégré au tissu urbain. Un projet qui a permis de redévelopper un site à vocation industrielle. Un projet centralisé par rapport au bassin à desservir.

### Les attentes des marchés secondaires

Certaines petites communautés, pour peu qu'elles aient une quelconque façade sur l'autoroute, réservent des terrains pour le développement des grandes surfaces. On souhaite leur venue et on s'y prépare activement, s'attendant à renflouer l'assiette fiscale et espérant les nombreux emplois, que les grandes chaînes font miroiter. Mais le développement des grandes surfaces ne pourra vraisemblablement

atteindre toutes les municipalités situées en bordure d'un axe autoroutier. Le développement d'un réseau de succursales, qu'il soit à grande surface ou non, répond à un processus de diffusion du concept commercial dans le système urbain. On vise d'abord les marchés primaires, c'est-à-dire les plus grands centres urbains. Au Québec, on en compte deux : Montréal et Québec. Viennent ensuite les marchés secondaires : les régions métropolitaines de Sherbrooke, Trois-Rivières, Gatineau et Saguenay suivies, en troisième lieu, des plus petites agglomérations : Joliette, Drummondville, Victoriaville, Rimouski, Shawinigan, etc.

La plupart des grandes surfaces se limiteront aux marchés primaires et à certains des plus grands marchés secondaires. Les autres centres urbains n'ont pas la masse critique suffisante exigée par les grandes surfaces, même s'ils sont situés en bordure d'une autoroute.

Seul Wal-Mart, qui réussit bien dans les plus petits marchés, parce que son assortiment est très vaste, ira dans les petits marchés secondaires. Une fois installé, il arrive qu'il puisse attirer dans son sillage un grand supermarché, une quincaillerie de moyenne dimension et quelques autres établissements : articles de sports, biens modes et restauration rapide. Mais là s'arrête le modèle de développement des grandes surfaces dans les petits marchés secondaires où cette formule (niveau de ventes élevé et forte rotation de l'inventaire) ne peut atteindre les seuils de rentabilité exigés.

En dernière analyse, les enjeux associés au développement des grandes surfaces dépassent largement la question des retombées fiscales ou des impacts directs sur les commerces locaux. Ils exigent une analyse approfondie, idéalement à une échelle régionale, des coûts et des bénéfices à long terme : les coûts en infrastructures bien sûr, mais aussi les coûts associés à la réhabilitation des locaux vacants, les enjeux associés à la déstructuration des artères commerciales hors centre-ville et des centres commerciaux communautaires, les problèmes de la réutilisation des bâtiments de ces grandes surfaces lorsque le concept sera, lui aussi, remplacé par une nouvelle formule.

De façon concrète, la planification urbaine devrait pouvoir traduire spatialement ou intégrer par voie réglementaire :

- Le **potentiel total de développement des grandes surfaces** en terme de superficie de plancher et de superficie totale de terrain. Au besoin, une taille maximale par établissement peut également être établie.

### Exemples de gabarits des grandes surfaces

Chaîne ou type de magasin	Formule-type (bassins d'au moins 75 000 personnes)
Magasin à rayons de type à escompte Wal-Mart	100 000 à 120 000 pieds carrés 50 000 à 60 000 pieds carrés <sup>1</sup>
Costco	130 000 pieds carrés
Home Depot	85 000 à 125 000 pieds carrés
Rona L'entrepôt	110 000 à 140 000 pieds carrés Rona Le Régional avec 50 000 pieds carrés <sup>2</sup>
Future Shop	40 000 pieds carrés
Bureau en Gros	27 000 pieds carrés
Winners	25 000 pieds carrés

1 (bassin réduit; par exemple au Lac-Mégantic, une municipalité de 6 000 personnes qui draine une région n'excédant pas 10 000 habitants).

2 (bassin minimal de 30 000 personnes)

## Les enjeux du développement du commerce de détail



*L'omniprésence de l'automobile.*

- Les **sites les plus stratégiques** pour le développement des grandes surfaces, si un tel potentiel existe, en tenant compte des variables-clés de localisation pour les grands détaillants, c'est-à-dire les conditions d'accessibilité et de visibilité régionales. Ces sites devraient être sélectionnés en fonction d'une grille d'analyse qui intègre :
  - les risques associés à la dispersion du tissu commercial (perte de synergie, augmentation de la circulation routière, abandon de certains pôles commerciaux traditionnels, etc.);
  - les secteurs les plus vulnérables à une hausse éventuelle de l'inoccupation (« ghostboxes », centres commerciaux communautaires ou de quartier, bandes commerciales, tronçons d'artères, etc.) et les alternatives de réaffectation de ces secteurs;
  - les risques de congestion routière à proximité immédiate des sites sélectionnés et les coûts associés à la « mise à niveau » du réseau routier;
  - les possibilités d'intégration des grandes surfaces dans le tissu bâti existant : dans les centres commerciaux communautaires qui souffrent déjà d'inoccupation, sur le site d'anciennes industries ou entrepôts désaffectés, sur les terrains vacants intercalaires, etc.

Enfin, soulignons qu'idéalement, la planification de l'espace commercial ne devrait pas être tributaire des projets de grandes surfaces ou des requêtes des promoteurs immobiliers. Elle devrait être à l'amont du processus et devrait gouverner la prise de décision avant l'autorisation ou le rejet d'un projet. Ainsi, si les demandes de permis déposées se conforment aux critères de taille et de localisation, ils pourront ensuite être examinés en fonction de leurs impacts et de leur apport à la communauté et ce, qu'il s'agisse de l'érosion des ventes des commerces existants, des retombées fiscales, de la création nette d'emplois, de l'augmentation de la circulation véhiculaire ou de l'adéquation des bâtiments sur le plan du design.

*From the street vendors of yesterday to the big-box stores of today, the retail industry has always been inextricably linked with urban development. Starting with the very first marketplaces, around which the fabric of the city was woven, retailing has gone hand in hand with the emergence of roadways, as populations have grown and moved outward. Today, power centres are popping up in suburbs everywhere. The same rule of profitability applies : interest in outlying sites is driven by lower property costs and rents that are far below those in the downtown core.*

# La modélisation des transports : Entre la boîte noire et les ailes du désir

Pierre Desagnés, B.A., M. Urb., service de l'économie et du plan directeur en transport,  
Ministère des Transports du Québec

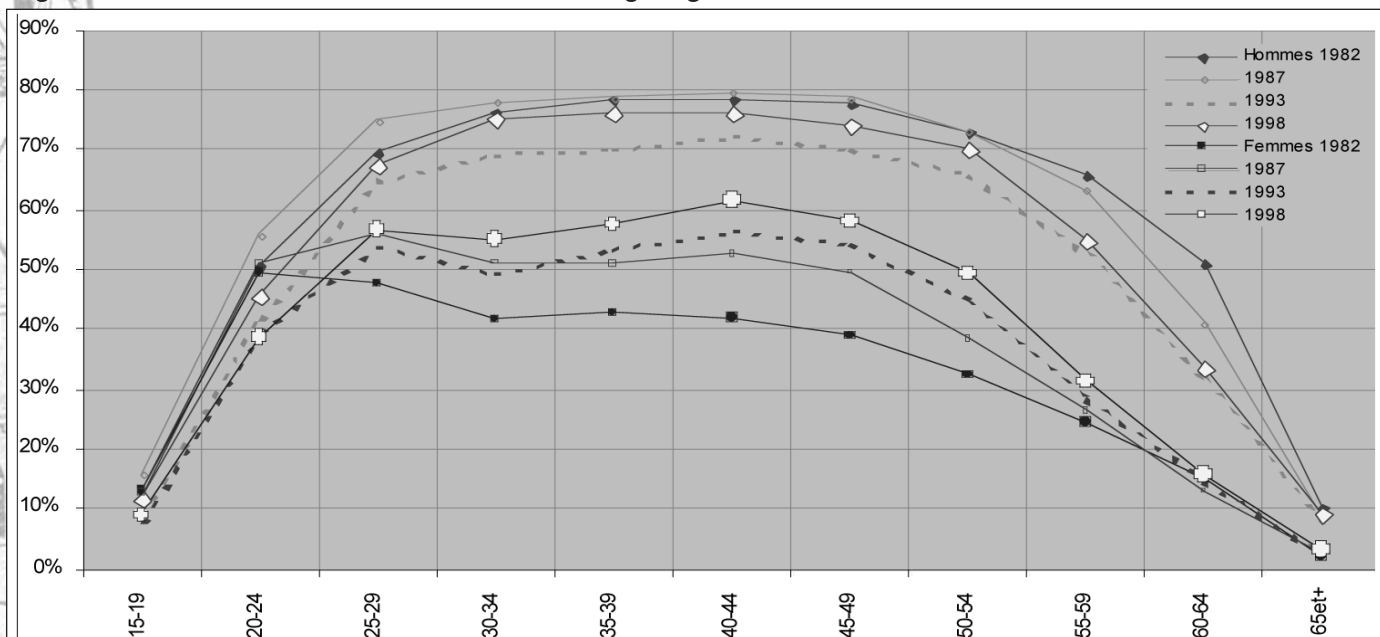
En matière de transports, dès lors qu'on dispose d'une bonne représentation (modèle) des déplacements effectués par la population d'une région, le travail de prévision consiste surtout à se demander comment cette population et ses besoins en déplacements sont susceptibles d'évoluer au cours des prochaines années. C'est la base de l'approche du ministère des Transports et cela nous conduit, bien évidemment, à accorder une attention particulière aux détails de l'évolution démographique par régions et sous-régions, groupes d'âges, sexes et cohortes ainsi qu'aux variations des comportements de déplacement observées entre les diverses enquêtes origine-destination (O-D) pour une même région. C'est ce que nous entendons présenter dans le présent article en faisant valoir, notamment, l'importance du présent et des « dispositifs » qu'on y retrouve dans la détermination de l'avenir.

Certes, l'approche origine-destination fait relativement peu de place à l'examen des faits « porteurs d'avenir » et à tous les « changements de paradigmes » qui, selon l'avis des derniers « spécialistes » du moment, devraient révolutionner les transports, la production, le monde du travail ou l'occupation du sol (voir encadré

« Les enquêtes origine-destination »). Par exemple, en quoi les campagnes de sensibilisation à l'égard du Protocole de Kyoto et de la réduction des émissions de gaz à effet de serre se manifesteront-elles réellement sur le plan des modes de transports utilisés? Or, si nous vivons dans un univers contingent, où presque tout aurait pu ou pourrait être différent, la possibilité ou le désir d'un changement ne sont jamais suffisants.

En fait, lorsqu'on examine rétrospectivement l'évolution des diverses composantes de la demande en transport, on se rend compte que deux grands mouvements, dont les effets se sont combinés au cours des dernières décennies, expliquent la plus grande partie des variations observées. Il s'agit d'abord du vieillissement de la population, qui s'est accéléré depuis la fin du baby-boom, et qui est encore loin d'avoir produit tout ses effets. Et il s'agit ensuite, du vaste mouvement d'émancipation des femmes qui a permis, à partir de la deuxième moitié du vingtième siècle, une réduction de plus en plus rapide et finalement assez drastique des différenciations et inégalités entre les sexes. Or, considérant qu'il y a encore, sur plusieurs plans, des différences

Figure 1 : « Taux de travailleurs » selon le sexe et l'âge, région de Montréal, O-D de 1982 à 1998



significatives qui persistent entre les genres, on comprendra que la réduction de ces différences constitue un des principaux éléments de nos hypothèses prévisionnelles (Figure 1).

Donc, deux mouvements principaux dont on peut dire non seulement qu'ils correspondent à des « tendances lourdes », mais aussi à de réels « dispositifs » dotés d'une grande force d'inertie.

S'agissant d'établir des perspectives en transport, on comprendra que, pour les taux de travailleurs masculins, il n'y a pas (encore) de tendance très nette qui se dessine et que l'utilisation des dernières valeurs observées, d'une moyenne des valeurs des dernières périodes ou de taux progressifs établis en fonction des variations de long terme, constitueraient toutes des options raisonnables. On comprendra aussi que ce qui est réellement incontournable, c'est de considérer les données détaillées selon l'âge.

Quant aux femmes, il est bien clair que l'enjeu principal est celui de la poursuite du rattrapage des taux d'emplois masculins et qu'il serait en fait imprudent de s'en tenir à des valeurs historiques. Les taux d'emplois des femmes s'aligneront-ils exactement sur ceux des hommes? Est-ce que ça peut être bientôt ou plutôt dans un horizon très lointain? Y a-t-il des âges ou des facteurs physiques (maternité) plutôt que sociologiques (valeurs et modes de vie) qui favoriseront la persistance d'une certaine différenciation? Ce sont toutes des questions pertinentes auxquelles il serait illusoire d'espérer pouvoir donner des réponses exactes a priori.

Bien que nous les espérons prudentes et raisonnables, ces hypothèses, pas plus que nos calculs et nos modèles, ne permettent cependant de dissiper réellement l'incertitude entourant l'avenir. Même si elles en ont et que nous essayons constamment de les corriger, le problème ne vient pas des défauts de nos méthodes. Le problème est que le futur est « à venir » et que si nous en connaissons de nombreux ingrédients, il est impossible d'en prédire l'exacte configuration.

Des contribuables inquiets seraient donc en droit de se demander comment, concrètement, nous pouvons justifier des investissements majeurs sur la base de prévisions qui se révéleront certainement erronées? Or, sur ce plan, nous pourrions rapidement les rassurer, puisque personne au Ministère ne pense à mettre en place de nouveaux systèmes de transport ou à construire des routes, des ponts et des viaducs pour répondre à des besoins futurs, encore inconnus

à ce jour et que nos prévisions auraient pour objet de révéler.

En réalité, les besoins déjà connus sont grands, les projets pour y répondre sont nombreux, mais ce sont les ressources qui sont limitées. Nos prévisions, dans ce contexte, servent donc surtout à mieux comprendre les problèmes du présent, à en apprécier la sévérité relative et à tester la robustesse des diverses solutions en concurrence... Ce n'est pas de la futurologie, c'est de la planification.

### Le pire des deux mondes

Avec nos 7,4 millions d'habitants très inégalement répartis sur un territoire de plus d'un million de km<sup>2</sup>, nous sommes confrontés à pratiquement tout l'éventail des défis et problèmes envisageables du point de vue des transports.

Dans le Québec des grands espaces, pour assurer l'accès aux ressources et desservir des populations trop souvent dispersées, il nous a fallu en effet développer un réseau routier extrêmement étendu et ramifié dont il convient d'assurer l'entretien et de maintenir la fonctionnalité. Sous un climat changeant et particulièrement rigoureux, c'est le défi d'assurer la viabilité hivernale et c'est aussi, année après année, celui de faire face aux dommages causés aux infrastructures par les cycles de gel et de dégel, sans compter les problèmes imputables à la circulation lourde, etc. Bon an, mal an, sans égard à la conjoncture, nous devons donc consacrer une part considérable de nos ressources à des dépenses de simple intendance, pratiquement incompressibles et qui se trouvent automatiquement augmentées à chaque nouveau développement.

De l'autre côté, dans le Québec urbain et, de plus en plus maintenant, dans cette grande couronne de développement qui ceinture la région métropolitaine de Montréal, nous sommes aux prises avec tous les problèmes de transport et de circulation généralement associés à la croissance urbaine et, notamment, aux pertes d'efficacité des grandes infrastructures et équipements qui sont sollicités au-delà de leur capacité. Il faut se le rappeler, même un équipement comme le métro de Montréal a des limites... déjà atteintes aux heures de pointes sur certaines sections.

Pas assez de monde là où il y en a peu, trop où il y en a beaucoup... Peut-on raisonnablement espérer un rééquilibrage de la croissance à moyen ou long terme? Poser la question c'est déjà y répondre et, si l'on considère les deux dernières séries de perspectives régionales de l'ISQ (tableau 1), on doit constater que toutes les régions en décroissance ont fait

pire que ce qui était prévu... et ce serait une erreur que d'interpréter cet écart comme une autre preuve des défauts des prévisions.

### Vieillesse démographique et demande en transport : la suite

Alors que les dernières décennies nous avaient habitués à une forte croissance de la demande en transport, malgré une faible augmentation de la population, la poursuite de la même dynamique démographique devrait nous amener à observer un net ralentissement de l'accroissement global de la demande et même à des diminutions « localisées », qui devraient graduellement s'étendre à de plus en plus de régions et à divers segments de la demande. En fait, le même vieillissement qui, petit à petit, a transformé les adolescents des années 70 en citoyens d'âge mûr d'aujourd'hui, en fera inexorablement des personnes âgées dans le nouveau siècle (Figure 2). Or, si le passage de la jeunesse à la maturité s'est « naturellement » traduit par une importante transformation et une forte augmentation des besoins en transport des cohortes de baby-boomers, leur arrivée à l'âge de la retraite et à des âges de plus en plus avancés, devrait avoir l'effet inverse.

Même si les gens âgés sont plus mobiles aujourd'hui et le seront peut-être davantage à l'avenir et même si l'on peut espérer une diminution du chômage et un certain allongement de la durée de la vie active, il est

bien clair que les cohortes des plus jeunes ne parviendront pas à occuper tout l'espace laissé par leurs aînés. On doit donc s'attendre non seulement à des diminutions de la population active mais aussi à une réduction nette du nombre de travailleurs et des déplacements pour le travail.

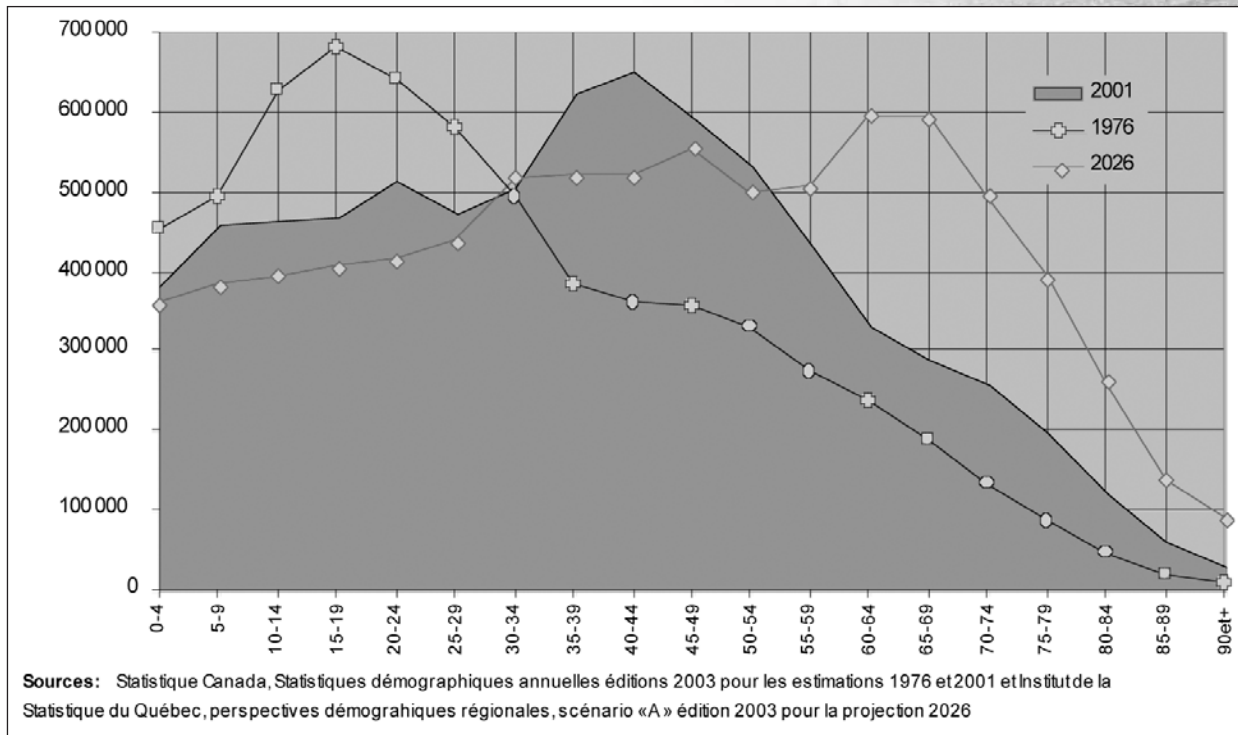
Moins de travailleurs, cela pourrait vouloir dire aussi moins de navetteurs aux heures de pointe et la perspective d'une certaine amélioration des conditions de circulation. Le malheur, évidemment, c'est que ce n'est nullement là où les réseaux sont le plus sollicités qu'on peut s'attendre à une diminution de la demande, mais, au contraire, d'abord et surtout dans les régions en décroissance, là où la capacité des équipements dépasse déjà de beaucoup les besoins...

Enfin, comme un malheur n'arrive jamais seul, il semble aussi que l'on doive s'inquiéter des habitudes de déplacements des futurs contingents de jeunes retraités. Plus actifs et plus mobiles que leurs prédécesseurs, ils sortent l'après-midi et rentrent pour souper. Or, s'il y a peu de risques de les retrouver sur les routes ou dans le transport en commun aux heures de pointe du matin, il en va autrement de la pointe de l'après-midi qui est d'ailleurs déjà en voie de devenir la plus problématique...

Tableau 1 : Perspectives démographiques régionales, 2001-2026, ISQ, éditions 2003 et 2000

	Estimations		Projections		2026-2001		Projections		2026-2001	
	1996	2001	2026 (ISQ 2003)	n	%	2001 (ISQ 2000)	2026 (ISQ 2000)	n	%	
11 Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	106 755	98 661	80 621	-18 040	-18,3%	100 754	81 967	-18 787	-18,6%	
01 Bas-Saint-Laurent	209 207	204 304	184 022	-20 282	-9,9%	204 460	184 586	-19 874	-9,7%	
02 Saguenay-Lac-Saint-Jean	291 090	283 693	250 561	-33 132	-11,7%	286 873	256 852	-30 021	-10,5%	
04 Mauricie	265 326	260 024	243 264	-16 760	-6,4%	263 104	244 757	-18 347	-7,0%	
08 Abitibi-Témiscamingue	156 504	149 017	129 841	-19 176	-12,9%	153 881	142 553	-11 328	-7,4%	
09 Côte-Nord	105 106	99 761	81 707	-18 054	-18,1%	101 998	87 250	-14 748	-14,5%	
10 Nord-du-Québec	39 232	39 449	36 668	-2 781	-7,0%	39 560	38 441	-1 119	-2,8%	
	1 173 220	1 134 909	1 006 684	-128 225	-11,3%	1 150 630	1 036 406	-114 224	-9,9%	
03 Capitale-Nationale	644 498	651 941	674 665	22 724	3,5%	648 694	655 963	7 269	1,1%	
12 Chaudière-Appalaches	386 843	391 052	392 861	1 809	0,5%	391 836	397 369	5 533	1,4%	
	1 031 341	1 042 993	1 067 526	24 533	2,4%	1 040 530	1 053 332	12 802	1,2%	
17 Centre-du-Québec	218 479	222 769	233 610	10 841	4,9%	223 492	237 131	13 639	6,1%	
05 Estrie	283 600	291 169	327 298	36 129	12,4%	291 360	311 368	20 008	6,9%	
16 Montérégie	1 287 115	1 312 173	1 457 350	145 177	11,1%	1 324 801	1 404 947	80 146	6,0%	
06 Montréal	1 808 191	1 852 773	2 127 703	274 930	14,8%	1 817 180	1 947 065	129 885	7,1%	
13 Laval	336 227	349 795	407 452	57 657	16,5%	352 241	389 235	36 994	10,5%	
14 Lanaudière	381 886	395 890	465 356	69 466	17,5%	401 801	455 258	53 457	13,3%	
15 Laurentides	440 926	471 411	607 295	135 884	28,8%	474 891	585 894	111 003	23,4%	
07 Outaouais	313 034	323 106	385 576	62 470	19,3%	323 006	366 127	43 121	13,3%	
	5 069 458	5 219 086	6 011 640	792 554	15,2%	5 208 772	5 697 025	488 253	9,4%	
<b>00 Le Québec</b>	<b>7 274 019</b>	<b>7 396 988</b>	<b>8 085 850</b>	<b>688 862</b>	<b>9,3%</b>	<b>7 399 932</b>	<b>7 786 763</b>	<b>386 831</b>	<b>5,2%</b>	

Figure 2 : Le Québec, évolution de la structure d'âge de la population 1976-2001 et perspectives 2026



### Les enquêtes Origine-Destination

Prenant appui sur une solide expertise dans le domaine de la modélisation des déplacements, le ministère des Transports du Québec a développé, depuis le début des années 90, une approche assez originale de prévision de la demande en transport. Cette approche, par son caractère « ouvert » et son « réalisme », se distingue à la fois des approches intuitives, et parfois trop imaginatives, qui relèvent de la prospective ou de la futurologie, et des méthodes trop strictement quantitatives, de type « boîte noire », utilisées assez fréquemment en planification des transports.

Bien qu'elle soit un peu complexe dans les nombreux détails de son implémentation<sup>1</sup>, cette approche de la prévision des déplacements reste cependant très simple dans ses lignes directrices et ses grands principes. En effet, aux calculs effectués sur de grands agrégats qui laissent voir, à l'occasion, des perspectives de croissance exponentielle et débouchent sur des scénarios catastrophes, nous

préférons les calculs détaillés réalisés sur des données désagrégées. S'ils ne permettent évidemment pas de prévoir l'imprévisible, ces calculs permettent cependant d'évaluer comment le présent s'est construit à partir du passé.

Ce qui dans certaines approches « classiques » est obtenu par diverses manipulations sur des ensembles de variables très agrégées, nous est en effet donné ici, par les enquêtes origine-destination régionales que nous réalisons auprès de larges échantillons de ménages, de concert avec nos partenaires du milieu. Dans ces enquêtes, c'est la population elle-même qui est invitée à décrire et caractériser ses déplacements quotidiens : motifs, fréquence, modes, etc. Il n'y a donc pas de « boîte noire », mais plutôt des informations directes sur les déplacements qui, transposées en charges sur des réseaux de transport numérisés, permettent de représenter les grands mouvements de circulation avec une précision qui peut être à l'occasion assez étonnante<sup>2</sup>.

*Once a comprehensive model of local travel patterns is available, planning revolves mainly around how residents and their travel needs are likely to change in the coming years. This is the basis of our approach. Obviously, as a result, we have paid particular attention to the details of population growth in specific regions and sub-regions, age, sex and cohorts, as well as variations in travel patterns observed in the various origin-destination surveys for a given region.*

1 Les personnes intéressées à une présentation plus détaillée des divers outils de simulation, modélisation et prévision en usage au MTQ trouveront une abondante documentation sur le site Internet du MTQ à l'adresse : [www.mtq.gouv.qc.ca/fr/modes/modelisation/index.asp](http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/modes/modelisation/index.asp)

2 Dans la version 1998 du modèle de déplacement de la région de Montréal (MOTREM98) on avait noté une discordance assez incommode entre les données de comptage et les valeurs fournies par le modèle pour une petite section d'autoroute. Après vérification sur place il s'est avéré qu'une erreur avait été commise dans les connexions du câblage des installations de comptage et qu'une partie de la circulation était donc comptée dans la mauvaise direction...

# PARTENAIRE AVEC VOUS AU SERVICE DES CITOYENS

> [www.mamr.gouv.qc.ca](http://www.mamr.gouv.qc.ca)



*Affaires municipales  
et Régions*

Québec



# Laval technobourg

Rémy Tremblay, titulaire de la Chaire de recherche du Canada sur les villes du savoir, Téléuq, UQAM,  
Daniel Naud, étudiant à la maîtrise en études urbaines, UQAM.

Quelques jours suivant la conférence Laval 2025 tenue cet été, l'Institut Pasteur annonçait l'addition de l'INRS-Institut Armand-Frappier à son réseau international. Cette annonce confirmait, une fois de plus, le rôle moteur de l'économie du savoir dans le devenir lavallois. Ce court article a pour objectif de reprendre les principaux éléments soulevés par Remy Tremblay dans le cadre de cette conférence, c'est à dire la performance de la technopole suburbaine de Laval au sein des régions du Québec et du Canada, le danger qu'elle se laisse tenter d'appliquer la théorie de Richard Florida et les voies à suivre pour soutenir sa croissance.

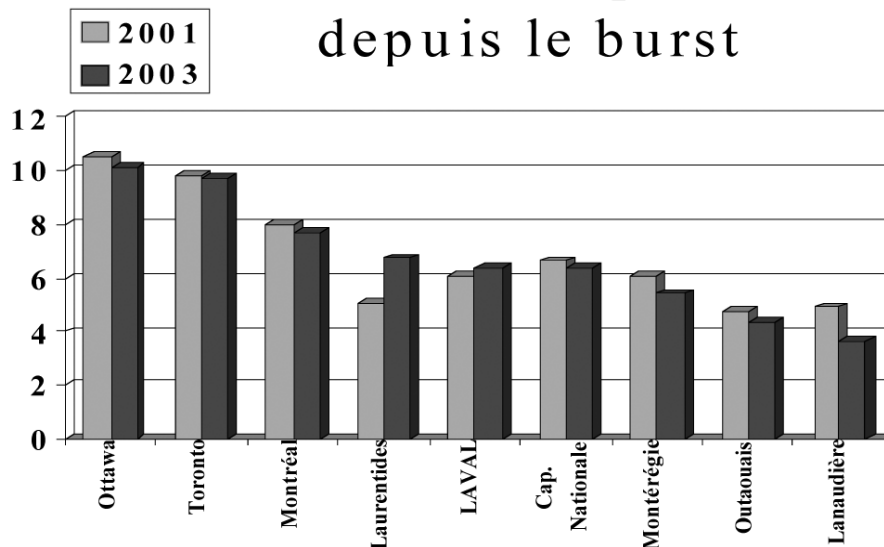
## Une technopole québécoise

Avant d'entrer dans le vif du sujet, mentionnons d'abord que, à l'échelle québécoise, Laval n'est pas la région où l'on retrouve la plus importante croissance démographique, bien qu'elle soit solide. En fait, les banlieues montréalaises connaissent toutes une croissance démographique importante. Par exemple, les voisines lavalloise des Laurentides et de Lanaudière on vu leur population augmenter de 27,7 % et 20,3 % respectivement entre 1991 et 2004.

Quant à la croissance de Laval pour la même période, elle est de 13,3 %, alors que celle de Montréal n'est que de 3,4 %<sup>1</sup>.

Comme l'historien américain Joel Kotkin l'a démontré, les banlieues accueillent un grand nombre d'entreprises en haute technologie. C'est le cas, entre autres, de Cary en banlieue de Raleigh et de Kanata à l'ouest d'Ottawa. Laval exemplifie fort bien cette tendance, alors que 6,7 % de sa population active en 2001 travaillaient dans le secteur des services professionnels, scientifiques et techniques (SPST). À la même période, il était de 7,7 % pour Montréal. Cependant, parmi toutes les régions québécoises et les technopoles canadiennes, seules les Laurentides et Laval ont connu une croissance de l'emploi dans le secteur des SPST entre 2001 et 2003 (voir le tableau ci-dessous), c'est-à-dire après l'éclatement de la bulle technologique. Force est de penser que l'avantage de Laval aura été de ne pas avoir misé exclusivement sur les télécommunications. En effet, l'Agropôle, le Biopôle et l'e-Pôle sont trois grappes fort prometteuses en pleine expansion à Laval comme aux États-Unis et ailleurs.

## Laval au sein des technopoles canadiennes : depuis le burst



Évolution de l'emploi dans le secteur des SPST dans certaines régions administratives québécoises et ontariennes

Proportion des emplois de la population active dans le secteur des SPST

Sources: [http://www.stat.gouv.qc.ca/regions/index\\_2001.htm](http://www.stat.gouv.qc.ca/regions/index_2001.htm) et Statistiques Canada 2001

1 Institut de la Statistique du Québec, 2004

### La théorie de Richard Florida ignore les technobourgs

Il ne fait pas de doute que la théorie de Richard Florida est rafraîchissante. Elle met l'emphase sur les dimensions sociales et culturelles de l'économie du savoir, ne se confinant pas à la seule étude de la localisation à l'étude des grappes industrielles. Par contre, comme toutes les théories, elle est imparfaite. Par exemple, Marc Levine, historien à l'University of Wisconsin, Milwaukee a démontré que les indices utilisés par Florida sont tirés de données des régions métropolitaines, n'incluant pas que la ville centre, mais sa banlieue aussi. Ses théories de développement économique urbain sont par conséquent trompeuses jusqu'à un certain point. De plus, le développement économique qu'il propose est axé sur la classe créative, c'est à dire une jeune élite professionnelle sans enfant qui peut travailler de nombreuses heures supplémentaires. Enfin, ses théories oublient la place de la famille dans le développement des villes du savoir, et ignorent totalement les banlieues, là où résident 75 % de la population des villes américaine !

Ainsi, comment gérer ce succès avec prudence sans tomber dans le « floridisme »? Il faut mettre ses énergies sur ses atouts.

- Il va de soi que la région doit soutenir le secteur fort prometteur de la biotechnologie et des autres secteurs de la haute technologie reliés de près aux sciences de la santé.
- Il est primordial que la ville et ses partenaires assurent le mandat de Laval Technopole. Le succès d'Ottawa tient en grande partie à un organisme de promotion et de support aux entreprises similaires appelées Ottawa Centre for Research and Innovation (OCRI). Il serait bien de s'inspirer davantage du modèle de la Capitale

canadienne, reconnu pour son grand dynamisme et ses coups de maître, dont l'implantation prochaine à Ottawa du centre d'appels de Dell.

- Il faut maintenir la croissance de la Cité du savoir, satellite lavallois d'universités montréalaise, pour stimuler la recherche et promouvoir l'enseignement universitaire de résidents de Laval.
- Comme nous l'avons déjà vu, la nouvelle économie a connu des difficultés récemment alors que Laval n'a pas vu son secteur des SPST chuter. Cependant, comme les décideurs de Laval le font déjà, il faut éviter de ne pas tout miser sur la haute technologie.
- Il est aussi essentiel que les instances décisionnelles accordent une oreille attentive aux besoins des entreprises en hautes technologies, mais aussi des talents. Ces derniers, et leurs familles, doivent se sentir chez eux et écoutés. Trop d'élus et de bureaucrates délaissent les travailleurs au profil des dirigeants d'entreprises.
- S'il est toujours agréable de bien figurer dans les palmarès, il ne faut pas interpréter aveuglément ceux-ci. Mieux vaut être à l'écoute des besoins de ses propres résidents et entrepreneurs.
- Il faut que les Lavallois, la Ville de Laval et Laval Technopole soient ouvertes à tous les groupes sociaux et ethno-linguistiques, afin d'en faire un milieu de vie harmonieux.

Ces propositions ont comme objectif de ne pas conduire la région de Laval vers un non-lieu, une cité-dortoir homogène et sans identité. Elle aura ainsi toutes les ressources pour maintenir son statut de technobourg québécoise, voir même canadienne.

*A few days after the Laval 2025 conference held this summer, Institut Pasteur announced the addition of INRS-Institut Armand-Frappier to its international network. This announcement confirmed once again how central the knowledge economy is to the future of Laval. The goal of this brief article is to outline the main factors identified by Rémy Tremblay during the conference, namely the performance of the suburban technology hub of Laval within Quebec and the rest of Canada, the potential dangers associated with the theories of Richard Florida and the guidelines to follow to ensure sustained growth.*

## Saint-Jean-sur-Richelieu

# Un exercice de planification stratégique

Mario Verville, urbaniste, directeur du Service de l'aménagement et du développement de la ville de Saint-Jean-sur-Richelieu

Un exercice de planification stratégique a été entrepris en mai 2003 sur le territoire de la nouvelle Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu. Conjointement avec la M.R.C. du Haut-Richelieu, l'équipe de ce projet a réussi à prendre véritablement le pouls de la population en consultant plus de 1000 citoyens et plus de 200 organismes à travers diverses tables de concertation. Cette vaste consultation a permis de mettre en perspective nos forces, nos carences et les opportunités qui caractérisent notre milieu de vie. Ce processus de prise de conscience de l'identité régionale était essentiel pour réunir le leadership des acteurs locaux derrière un but commun.

Issue de la fusion, en 2001, de cinq municipalités (Saint-Jean, Saint-Luc, Iberville, Saint-Athanase et L'Acadie), la nouvelle Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu se situe au 11<sup>e</sup> rang au Québec en terme de taille, avec une population de 85 000 habitants. La fusion créait un moment privilégié pour réunir tous les intervenants du milieu, afin de faire le point sur la situation.

L'exercice de planification stratégique était perçue comme un véritable moyen d'ouvrir le débat à l'ensemble de la communauté, de discuter des enjeux prioritaires et, ultimement, d'améliorer la qualité de vie de chacun des citoyens.

### Démarche

Le processus d'élaboration de la planification stratégique s'est amorcé par la production d'un diagnostic via des études sectorielles. Ces études ont constitué les assises des discussions d'une quinzaine d'ateliers représentant un thème spécifique : l'habitat et logement, l'agriculture, les activités de commerces et de services, l'industrie et la main-d'oeuvre, les infrastructures et les transports, l'environnement, la culture, le patrimoine et les paysages, etc.

Lors de ces ateliers, la population et les groupes plus particulièrement concernés ont été invités à faire valoir leurs points de vue, à questionner le diagnostic et à identifier des pistes de solutions. Le Web a largement été utilisé pour aider les participants à suivre la démarche. Au terme des quinze ateliers, une synthèse a été rédigée pour identifier les pistes prioritaires. Quelques grands objectifs ont été retenus et validés avec un comité consultatif

externe. De l'avis du comité, ces objectifs constituaient les plus urgents et déterminants, étaient viables économiquement et socialement et répondaient à des besoins couvrant plusieurs secteurs de la collectivité (orientations transversales).

Un guide de planification stratégique (GPS) préliminaire a été préparé et soumis à l'ensemble de la population, lors d'un grand sommet réunissant plus de 500 personnes, le 19 mai 2004. Ce document reprenait l'essentiel du diagnostic et des orientations énoncés lors de chacun des ateliers ainsi que les priorités retenues par le comité.

Le processus de planification stratégique a permis d'identifier huit grands objectifs spécifiques à la région et une série d'orientations secondaires qui se rattachent à chacun d'eux (voir encadré).

### Des retombées concrètes

Les objectifs regroupés dans le guide de planification stratégique transcendent l'intervention des différents acteurs et leaders de la communauté. Par l'implication du comité avisé externe, tous ont une responsabilité dans la réalisation de ceux-ci. Déjà, plusieurs objectifs ont donné des résultats concrets. À titre d'exemple, dans le volet développement durable, la Ville a étendu son service de transport en commun par autobus à des quartiers suffisamment denses qui en étaient dépourvus et a mis en place un service de taxi-bus dans les autres portions du territoire. En éducation, le « Comité priorité éducation », réunissant notamment la Commission scolaire des Hautes-Rivières et le CEGEP, travaillent activement sur les moyens favorisant la persévérance scolaire et le passage du secondaire au collégial, etc.

Dans le cadre plus spécifique de l'urbanisme, une démarche de requalification d'un ancien site industriel fut amorcée. Le complexe de l'usine Singer (machine à coudre) a été érigé en 1906 et a procuré de l'emploi, dans les meilleures années, à plus de 3000 travailleurs de la région. D'une superficie d'environ 1,5M de pieds carrés, le site est aujourd'hui contaminé et abandonné depuis environ 20 ans. Aux yeux des citoyens, il constitue une plaie géante au coeur de la ville et génère une image négative du quartier.

1 Ce comité a réuni des représentants des organismes suivants : M.R.C. du Haut-Richelieu, Hôpital du Haut-Richelieu, Service des loisirs, Chambre de commerce du Haut-Richelieu, Commission scolaire des Hautes-Rivières, Cégep de Saint-Jean-sur-Richelieu, Office du tourisme et des congrès du Haut-Richelieu, Conseil économique du Haut-Richelieu (CLD), Campus du Fort St-Jean, Centre d'aide aux entreprises, Club Export, CLSC, attachés politiques des députés provinciaux,



*L'humoriste bien connu, M. Pierre Légaré, fut invité en tant que conférencier lors du sommet du 19 mai 2004. Par son discours, il donna le ton à la rencontre en affirmant : « Plutôt que d'imposer, le vrai leadership sait catalyser et multiplier les forces déjà présentes. On assiste alors à une vague de fond que rien ne peut arrêter, parce qu'elle s'appuie sur ce qu'il y a de plus précieux, de plus légitime et de plus puissant en démocratie : la volonté des gens concernés. Une page toute neuve de l'histoire de Saint-Jean-sur-Richelieu et de sa région se tourne le 19 mai. À nous de l'écrire, c'est le bon moment. »*

La connaissance acquise dans le cadre de la planification stratégique a permis d'établir des balises pour encadrer le potentiel de re-développement du site. Les enquêtes sectorielles combinées aux synthèses des discussions ont permis d'établir des consensus largement partagés. L'exercice de planification a, entre autres choses, mis en évidence que les fonctions industrielles n'étaient plus appropriées dans ce secteur de la ville, que nous avons des besoins particuliers à combler en terme de logements et enfin que les fonctions commerciales stratégiques étaient privilégiées dans certains secteurs de la municipalité, et non à cet endroit. Puisque le bâtiment principal possède une grande valeur patrimoniale et que les résidents

avoisnants y portent un intérêt particulier en terme de conservation, tous les efforts devront être dirigés pour maintenir les caractéristiques originelles du bâtiment. Ces attentes ont été clairement exposées dans un appel d'offre de propositions, lancé récemment aux investisseurs potentiels.

Si ce projet se réalise selon les volontés exprimées jusqu'à maintenant, il permettra l'atteinte de plusieurs objectifs énoncés dans le guide de planification stratégique. Les autorités municipales anticipent une significative amélioration de l'image de la ville, et plus particulièrement du quartier, avec l'ajout plus de 400 unités de logement dans le centre-ville, la diversification de la clientèle, et des investissements de l'ordre de 50 à 100 M\$, dans un secteur qui en a grandement besoin, l'amélioration du cadre bâti, en rajeunissant les infrastructures urbaines, et une contribution au développement durable, en décontaminant un ancien site industriel, etc. Ce projet constituera un atout significatif à la revitalisation du centre-ville.

### Et après?

L'objectif d'un exercice de planification stratégique n'est pas de faire un rapport, mais de mobiliser les gens vers l'atteinte des buts partagés par un plus grand nombre. Comme le mentionnait le maire Gilles Dolbec dans son allocution au sommet du 19 mai 2004 : « Il est primordial que le plus grand nombre possible de gens, dans toutes les sphères d'activités, soient consultés. »

Ce sont les gens qui constituent la source du changement et qui sont en mesure d'atteindre les objectifs qui ont été fixés. L'intérêt du guide de planification stratégique est d'avoir constitué un véhicule adapté à la situation du moment, pour canaliser les énergies et les forces du milieu. Nous observons, à posteriori, que si les participants ont été impliqués et responsables tout au long du processus, ils ont

tout intérêt à poursuivre la démarche et viser à atteindre les buts tracés.

Le momentum qui a été créé ne doit cependant pas s'esouffler. Il est facile de reprendre nos habitudes organisationnelles une fois que la mobilisation est passée et de poursuivre les intérêts individuels des groupes de manière isolée. Le grand défi est de maintenir cette adhésion et de persévérer. La cohésion sociale qui a été créée doit être soutenue et remise à l'agenda constamment, pour ne pas perdre les acquis qui auront été difficilement gagnés.

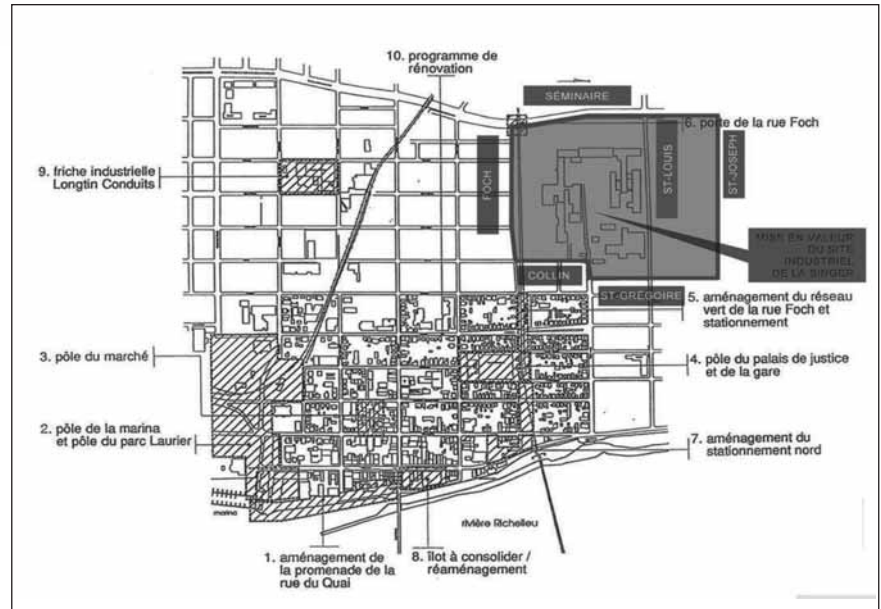


Un comité permanent a été mis sur pied pour veiller au suivi du plan stratégique. Ce comité regroupe une majorité d'institutions et de corporations publiques et parapubliques de la région. Il voit à faciliter la concertation et la mise en commun de stratégies et d'outils de développement, dans le respect de la vision que nous nous sommes donnée. Au moins une fois par année, le comité aviseur externe a convenu de vérifier le degré d'atteinte des objectifs fixés. Un rapport sera transmis à la population, par l'entremise des médias ou autrement, pour rendre compte de l'état de la situation. Enfin, une fois tous les cinq ans, une mise à jour complète sera réalisée, afin de revoir la vision, la réajuster et redéfinir les missions de l'ensemble des partenaires du milieu.

Mentionnons que le guide de planification stratégique constitue également les bases pour établir la majorité des orientations du plan d'urbanisme de la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu, qui est en production.

#### Pour en savoir plus :

[www.ville.saint-jean-sur-richelieu.qc.ca](http://www.ville.saint-jean-sur-richelieu.qc.ca)



Si la réhabilitation de l'usine Singer se réalise selon les volontés exprimées jusqu'à maintenant, il permettra l'atteinte de plusieurs objectifs énoncés dans le guide de planification stratégique.

#### Les objectifs identifiés par le processus de planification stratégique

1. Améliorer l'image distinctive de la Ville et de la région, afin d'exploiter leur potentiel à leur juste valeur.
2. Revaloriser l'éducation dans tous les segments de la collectivité, encourager la réussite en plus grand nombre et favoriser l'arrimage entre les besoins des industries et l'offre de main-d'œuvre.
3. Améliorer l'accessibilité et la pérennité des services médicaux et de santé physique de première ligne dans la région.
4. Revitaliser le centre-ville de Saint-Jean-sur-Richelieu par l'optimisation de son image de marque, en tant que cœur vivant et dynamique de la région.
5. Prolonger l'autoroute 35 jusqu'à la frontière américaine
6. Poursuivre, développer et augmenter la concertation et la cohésion entre tous les partenaires régionaux.
7. Favoriser le développement durable sur toute la ligne
8. Stimuler le développement économique viable.

#### Le projet et son équipe

Le projet de planification stratégique a été dirigé par le directeur général de la Ville. La gestion du projet a été assumée par le directeur du Service de l'aménagement et du développement. Outre le comité consultatif externe mentionné plus haut, un comité interne était formé de trois conseillers municipaux et de plusieurs fonctionnaires des différents services de la Ville et de la M.R.C. du Haut-Richelieu. Le mandat premier de ce comité était d'arrimer l'orientation des élus et des fonctionnaires municipaux à la démarche.

Le projet a démarré en mai 2003 et s'est échelonné sur un an et demi. La mobilisation intensive du plus grand nombre d'individus et de groupes s'est déroulée sur une période de 12 mois. Un budget d'environ 300 000 \$ a été nécessaire pour réaliser l'ensemble de la démarche.

*Today, more than ever, public authorities are being called upon to address the ever-increasing needs of the population. As we know, our resources are finite and managers, faced with an overabundance of requests, must make tough choices. It is therefore imperative to be able to properly identify and rank priorities, in a manner that is consistent with the expectations of the community. If not, we will likely fall short of or, worse, be at odds with the needs of the public.*

## Villages-relais

# Un outil de développement local

Yvan Gagnon, géographe, Direction des parcs routiers, ministère des Transports et  
Sandrine Fournis, ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer

Les villages étape comme les villages-relais sont des projets de développement local et régional qui valorisent l'initiative des intervenants du milieu tout en offrant aux usagers de la route des arrêts sécuritaires dans des villages accueillants et dotés de services de qualité. Ce type d'initiative intéresse également d'autres pays comme l'Espagne et les États-Unis.

### Deux réalités

#### Les villages étapes

Initié en France, en 1995, par le ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, le projet de village étape a vu le jour avec la construction des autoroutes A20 et A75. Ces deux autoroutes non concédées, dites d'aménagement du territoire, visaient à favoriser le développement du centre de la France.

Le Ministère répondait ainsi aux craintes des élus locaux qui se voyaient privés d'une partie de l'activité économique liée au trafic de transit, perdue lors de l'ouverture de ces autoroutes. Sept communes situées sur l'A20 et trois sur l'A75 sont devenues villages étapes entre 1995 et 1998. En 2000, l'expérience a été généralisée à l'ensemble des axes routiers non concédés. En 2005, la France compte dix-neuf villages étapes et de nombreux projets sont à l'étude.

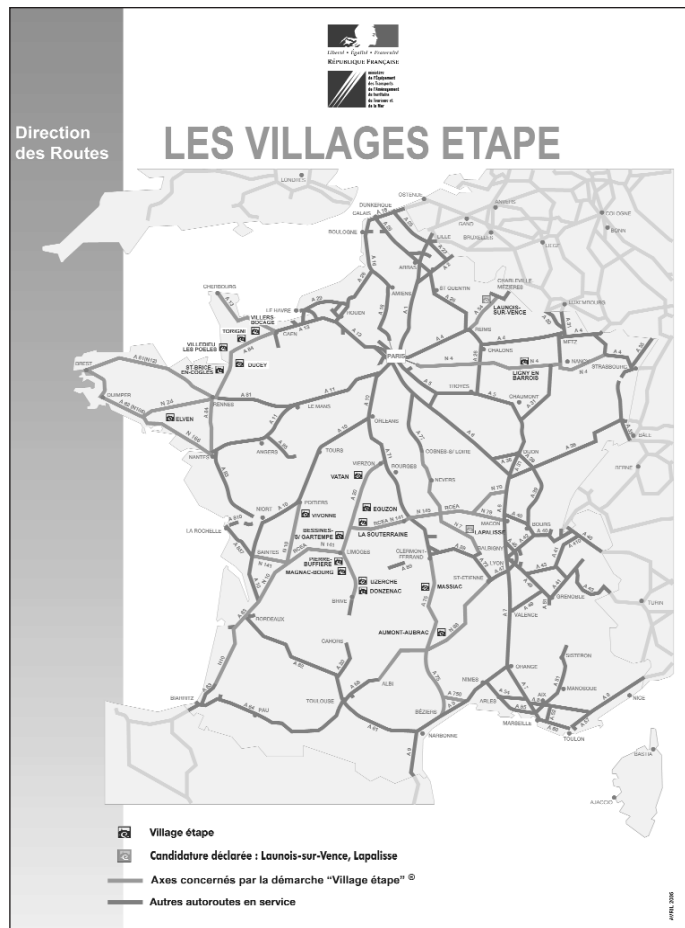
Les usagers de la route ont ainsi comme alternative de s'arrêter dans les aires de service ou de sortir de l'autoroute, en étant guidés par une signalétique spécifique pour se rendre dans un village étape. Ce choix dépend souvent du temps dont ils disposent et de leur volonté de découvrir les territoires qu'ils traversent.

#### Les villages-relais

Au Québec, la mise en place d'un nouveau réseau de parcs routiers comprend deux volets. Le premier volet concerne le réaménagement ou la construction d'aires de service sur les autoroutes et le second, la mise en place de villages relais sur les routes nationales et les routes touristiques reconnues par le ministère du Tourisme.

Le village-relais est un prolongement des aires de service. C'est une municipalité offrant des services au moins comparables à ceux que l'on retrouve dans les aires de service situées sur les autoroutes, mais le tout offert dans un cadre villageois accueillant.

Un comité multipartite, composé de représentants de la Fédération québécoise des municipalités, de l'Union des municipalités du Québec, des Associations touristiques régionales associées du Québec, du ministère des Affaires municipales et des Régions, du ministère du Tourisme et du ministère des Transports a proposé un programme de



Initié en 1995 sur les autoroutes A20 et A75 dans les régions du Limousin, du Centre et de l'Auvergne. Depuis 2000, le programme des villages étapes s'est étendu aux axes routiers non concédés et principalement à ceux de la Normandie.

reconnaissance des villages-relais. Ce programme, dans sa version provisoire, fait l'objet d'une expérimentation depuis mai 2005, dans le cadre des deux bancs d'essai que sont les municipalités de Danville en Estrie et de Grande-Vallée en Gaspésie.

Ces bancs d'essai sont des laboratoires qui vont permettre de tester la charte de qualité et les modalités de gestion du programme. Un bilan prévu en mai 2006 permettra d'évaluer et de modifier le programme au regard des réalités locales rencontrées.

Les villages-relais ont comme objectifs : d'assurer la sécurité des usagers du réseau routier en leur offrant des lieux



*Danville, village au riche patrimoine architectural, était déjà au dix-neuvième siècle un centre de services et une étape pour les voyageurs provenant des États-Unis et se dirigeant vers la ville de Québec. La place du Carré, cœur du village à l'époque, est encore aujourd'hui un lieu de rassemblement.*



*Grande-Vallée, village au paysage remarquable, le deuxième plus photographié après le Rocher Percé, est aussi un pôle de services à mi-chemin entre Gaspé et Sainte-Anne-des-Monts.*

d'arrêt accessibles en tout temps, d'offrir une diversité de services et une qualité d'accueil, de contribuer à l'amélioration physique des lieux et à leur mise en valeur touristique, de favoriser la valorisation des milieux de vie locaux et de contribuer au développement local et régional

### Une approche commune

Les villages-relais, comme les villages étapes, sont d'abord perçus comme des initiatives de développement local autour d'un projet collectif, mobilisateur de toutes les forces vives, (élus, population, commerçants) et qui vise à offrir des services et un accueil de qualité aux usagers de la route.

Les deux concepts s'appuient sur une charte de qualité qui en constitue la pièce maîtresse. Elle fixe les conditions d'admissibilité à l'appellation « village étape » ou « village-relais » et définit les services obligatoires ainsi que les critères de qualité.

### L'admissibilité

Elle repose sur trois critères.

- Le premier concerne la taille de la commune ou de la municipalité, soit moins de 5 000 habitants pour la commune française et 10 000 habitants et moins pour la municipalité québécoise.

- Le deuxième critère est la distance. En France, la distance entre les communes est très variable alors qu'au Québec, les villages-relais devront être distants d'environ 80 kilomètres.
- Le troisième critère est la localisation. La France demande que la commune soit située à proximité d'axes routiers non concédés. Au Québec, le village relais doit se retrouver sur une route nationale du réseau routier stratégique ou une route touristique reconnue par le ministère du Tourisme.

### Les services de base

Les deux chartes distinguent les services et équipements publics des services et équipements commerciaux. La restauration, l'hébergement, la distribution d'essence (pour le Québec), les services bancaires et les commerces d'alimentation sont parmi les services et équipements commerciaux exigés des villages étapes ainsi que des villages-relais. Au nombre des équipements et services publics, on compte, entre autres, des espaces de stationnement, des téléphones publics ainsi que des installations sanitaires. Tous ces services et équipements seront accessibles aux personnes à mobilité réduite.

### La qualité des aménagements

En France comme au Québec, ces critères renvoient à des considérations touristiques, architecturales, paysagères et environnementales. En terme d'aménagement urbain, la charte de qualité française demande que la collectivité fasse preuve de sa volonté de préserver son caractère de village et de prévenir la banalisation de son cadre bâti et de son patrimoine paysager. Au Québec, la charte invite les villages-relais à capter l'attention du visiteur par la mise en valeur d'un attrait ou d'un produit local distinctif, par le souci d'aménager, d'entretenir, d'ornementer ses lieux publics et de préserver son patrimoine architectural.

La France s'est dotée d'une Commission nationale consultative des villages étapes. Elle a pour mandat de formuler des avis pour l'attribution, la reconduction ou le retrait de l'appellation « village étape ». Pour sa part le Québec propose la mise sur pied d'un Comité provincial des villages-relais, dont le mandat sera en tous points semblable à celui de la structure française.

À l'exemple des communes françaises, les municipalités ayant obtenu l'appellation « village-relais » devront signer, conjointement avec le ministère des Transports, une convention qui les engage à respecter la charte de qualité. De leur côté, les commerçants qui adhèrent au programme de reconnaissance devront individuellement signer une entente avec la municipalité, laquelle entente décline leurs engagements. En France comme au Québec, l'appellation est attribuée pour cinq ans, renouvelable à la demande de la municipalité.

Les appellations « village étape » et « village-relais » doivent être connues des usagers de la route. Pour les villages engagés dans une démarche collective, il s'agit d'une reconnaissance qui accroît leur visibilité. La conception

## Coup d'oeil Régional

d'une signature commune sous la forme de logos, de pictogrammes, de slogans et d'une signalisation routière spécifique fait l'objet, dès le départ, d'une préoccupation commune pour promouvoir les villages.

### Un avenir prometteur

À maturité, le réseau des villages-relais devrait compter une quarantaine de villages répartis dans toutes les régions du Québec, à l'exception de la grande région de Montréal.

Une étude effectuée par le Centre de recherche en aménagement et développement de l'université Laval prévoit des retombées économiques pour chaque village-relais de l'ordre de 400 000 \$ à 500 000 \$ annuellement. Pour l'ensemble du Québec, ces retombées se chiffrent entre huit et 10 millions de dollars par année.

Les résultats observés pour les villages étapes, sans qu'on ait pu en évaluer l'ampleur en terme de retombées économiques, montrent une progression de la fréquentation touristique, une augmentation du chiffre d'affaires de certains commerçants (entre 15 % et 40 %) et un taux d'occupation des hôtels pouvant atteindre dans certains cas 70 %. Les villages étapes se sont dotés en 2001 d'une Fédération nationale des villages étapes, qui a pour mandat d'en faire la promotion.

*Stopover towns, like resort towns, are local and regional development projects that promote local initiatives while offering motorists safe, welcoming and full-service stopover facilities. This type of approach has also started becoming popular in other countries, such as Spain and the United States.*



# Nos villes s'adaptent à la mondialisation

Jeanne M. Wolfe, urbaniste émérite, professeure, Université McGill.

L'impact de la mondialisation affecte presque chaque aspect de la politique gouvernementale, qu'il s'agisse d'environnement (accords de Kyoto et autres du même ordre), de droits sociaux et humains, de protection des enfants, de migration, de commerce, d'investissements étrangers ou de droit de commercialiser des marchandises potentiellement dangereuses. Rappelez-vous la cause sur les pesticides à Hudson. Sous le régime des lois actuelles, un investisseur étranger pourrait même contester le zonage, si on l'interprétait comme une menace au droit de faire des affaires, bien qu'il ne semble pas que cela se soit déjà produit.

Cet article traite des effets de la mondialisation sur le système urbain local.

On peut concevoir la mondialisation comme la mobilité globale des capitaux, des biens, des échanges commerciaux et des personnes. Bien que la mondialisation existe d'une certaine façon depuis l'époque des Phéniciens, c'est l'avènement des TI (technologies de l'information) qui a accéléré la course effrénée aux profits générés par les retombées du commerce international, les nouvelles formes d'investissements et les communications, transactions et transferts instantanés. Mondialisation signifie également interdépendance économique. En effet, les entreprises internationales, les sociétés multinationales et les structures commerciales transnationales relient la majeure partie du globe en une toile serrée de production, de consommation et d'échanges.

De ce point de vue, les villes, qui sont maintenant universellement reconnues comme les principaux moteurs de l'économie d'un pays, en contribuant au PIB dans une bien plus large proportion que leur part de la population, sont devenues le centre d'intérêt du débat stratégique à l'échelle mondiale. Leur pouvoir et leur influence transcendent l'État-nation. Saskia Sassen<sup>1</sup> a identifié Londres, New York et Tokyo comme les villes qui occupent les échelons les plus élevés de la hiérarchie financière mondiale. Depuis, de nombreux analystes se sont efforcés de découvrir les acteurs de deuxième et troisième positions et la façon de faire la compétition pour obtenir une place dans ce classement.

Par ailleurs, la recette pour attirer les investissements mobiles est maintenant assez bien connue : une ville accueillante, dotée d'un environnement propice aux affaires, des institutions d'enseignement et de recherche de haut calibre, des infrastructures fiables (dont un bon aéroport), des capacités en matière de haute technologie, un milieu de vie et un cadre récréatif attrayants et, comme l'avance Richard Florida, une population créative<sup>2</sup>. À cet égard, son rapport sur Montréal était très flatteur<sup>3</sup>. On peut ajouter à cette formule les monuments architecturaux qui deviennent la signature d'une ville, comme c'est le cas pour Barcelone, Bilbao et Berlin, mais aussi pour Kuala Lumpur, Shanghai et Hong Kong.

La mondialisation peut aussi être considérée à la lumière de la distribution de la population mondiale et du glissement prévu de l'équilibre économique et politique du pouvoir dans les années à venir. La Chine et l'Inde réunies comptent pour presque quarante pour cent de la population mondiale. L'universitaire américain, Samuel Huntington, prédit un remodelage complet de l'ordre mondial<sup>4</sup>.

Mondialisation signifie également migration. La plupart des pays occidentaux ont des taux de natalité sous le seuil de renouvellement des générations et n'augmentent leur population que grâce à l'immigration. Le Canada et le Québec mènent tous deux des politiques actives à cet égard. Or, comme l'indiquent clairement les travaux sur le sujet, les immigrants contemporains proviennent principalement de pays en développement, comprennent une vaste proportion de minorités visibles souvent pauvres et préfèrent s'installer dans les grandes villes. Ce qui veut dire deux choses pour l'avenir. Premièrement, nous devons consacrer davantage d'efforts à l'intégration des familles immigrantes – pas seulement dans la santé, l'éducation, l'aide sociale et le travail, mais aussi dans la vie communautaire, les accommodements culturels et la reconnaissance rapide des qualifications professionnelles et des compétences (et, si nécessaire, la facilitation du recyclage). Les besoins des communautés culturelles doivent devenir une préoccupation majeure des urbanistes dans l'exercice de leur profession. Deuxièmement, étant donné que la plupart

**« Les besoins des communautés culturelles doivent devenir une préoccupation majeure des urbanistes dans l'exercice de leur profession. »**

1 Saskia Sassen, *The Global City*. Princeton, New Jersey, Princeton University Press, 2002.

2 Richard Florida, *The Rise of the Creative Class*, New York, Basic Books, 2002.

3 K. Stolarick, R. Florida et L. Musante, *Montréal's Capacity for Creative Connectivity : Outlook and opportunities*, 2005. (Site Web du CMM)

4 Samuel P. Huntington, *The Clash of Civilizations and the Remaking of World Order*, New York, Touchstone, 1996.



*Un aspect de Elliot Lake*

des immigrants préfèrent vivre à Montréal et, dans une moindre mesure, à Québec et dans l'Outaouais, quelles perspectives s'offrent aux villes plus petites?

Dans une récente étude, Mario Polèse et Richard Shearmur<sup>5</sup> ont montré que les petites villes éloignées du Québec et des provinces de l'Atlantique font face à un avenir incertain. La restructuration mondiale de l'économie entraîne la fermeture des mines, des manufactures et des usines à mesure que les ressources sont de plus en plus acquises dans les pays à faible revenu du tiers-monde. Même si l'émergence des TI et de ce qu'il est convenu d'appeler l'économie du savoir a mené à des communications instantanées et efficaces, la plupart des régions périphériques voient leurs taux de population et d'emploi stagner et décliner. Les taux de natalité sous le seuil de remplacement associés à la

migration traditionnelle vers les villes pour l'enseignement supérieur et le travail contribuent également à cette situation. Il est notoire qu'Internet permet de travailler à la maison et que cette capacité a même contribué à l'étalement des régions métropolitaines, dans le sens qu'il devenait possible de vivre dans les régions rurales et de se lancer en affaires tout en profitant des beautés de la nature. Pourtant, l'effet d'Internet ne s'étend pas à plus de 100 à 150 km des grands centres. Il ne touche pas les régions plus éloignées, où les coûts de transport des marchandises et des personnes l'emportent de loin sur tous les autres avantages. Alors, comment allons-nous aménager des villes périphériques déclinantes dont l'assiette fiscale rétrécit et fournir en même temps des services et des installations adéquates à leurs habitants? Des villes capables de retenir leurs résidents et d'attirer des immigrants? Ou de se transformer autrement?

De toute évidence, la pratique de l'urbanisme doit s'adapter à cette difficulté. Comme personne ne suggère que les centres éloignés vont disparaître (à l'exception de ceux où les ressources sont complètement épuisées, comme Gagnon), il faut trouver des moyens pour maintenir leur viabilité, même sous une forme réduite. Sur ce point, il semble que trois approches ressortent : créer des vocations de remplacement, exploiter de nouveaux créneaux axés sur les nouvelles utilisations des ressources traditionnelles ou rendre irrésistible le caractère social, environnemental et culturel des localités.

La ville d'Elliot Lake, en Ontario, est un exemple de la première approche. Elle a été construite dans les années



*Le Musée de la Pulperie situé dans le croissant culturel et touristique de Chicoutimi*

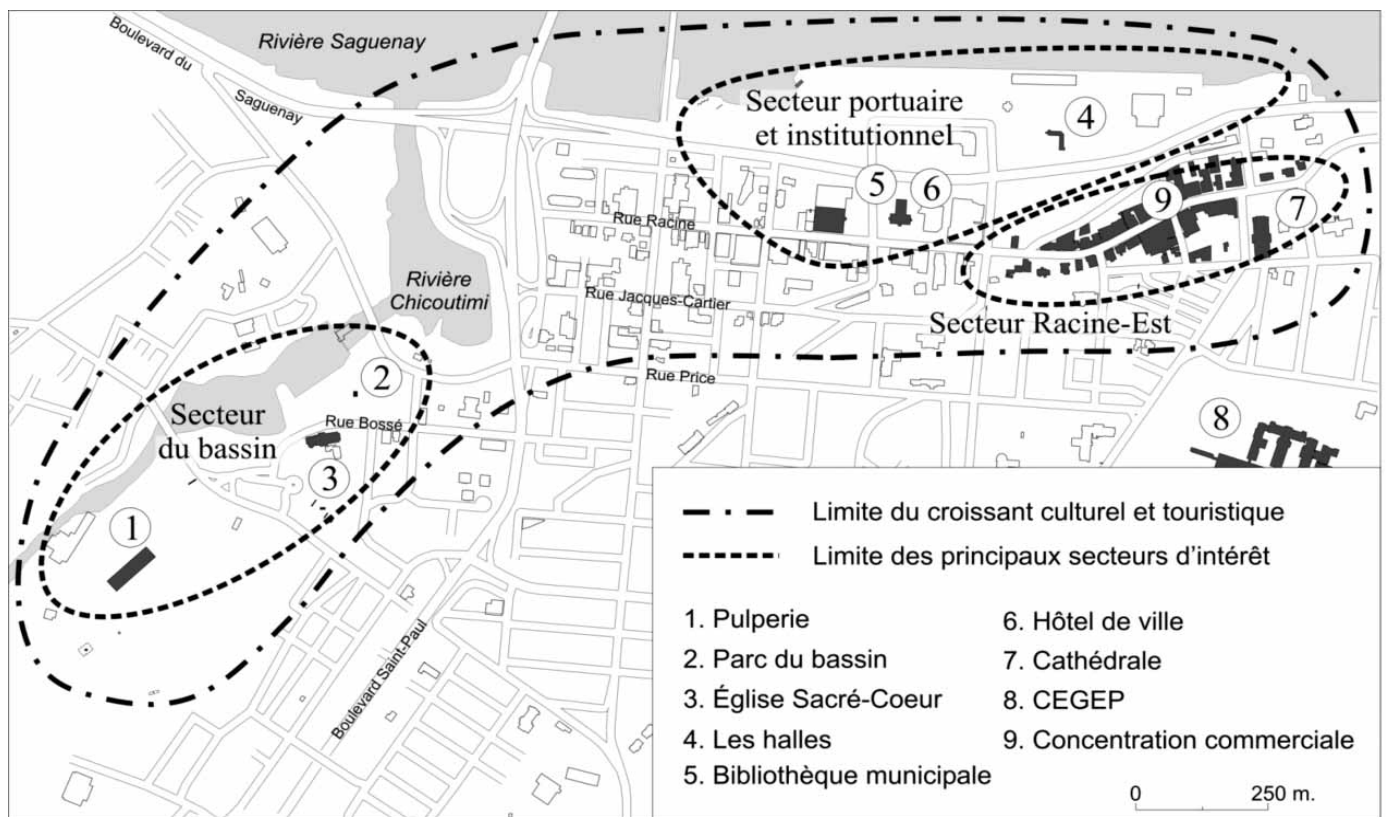
<sup>5</sup> Mario Polèse et Richard Shearmur, La périphérie face à l'économie du savoir : La dynamique spatiale de l'économie canadienne et l'avenir des régions non métropolitaines du Québec et des provinces de l'Atlantique, Montréal et Moncton, INRS-UCS et Institut canadien de recherche sur le développement régional, 2002.

cinquante pour loger les travailleurs de l'industrie de l'uranium. Au début des années quatre-vingt-dix, l'industrie s'est retirée graduellement, et la ville semblait condamnée. Laisée toutefois avec un site d'une beauté saisissante, un surplus d'habitations de qualité et bien entretenues, d'excellentes installations récréatives dont un golf et une situation propice à la navigation de plaisance et à la pêche, la ville s'est réinventée une vocation, celle de ville-retraite.

La deuxième approche – exploiter des ressources inutilisées – est appliquée à Matane et à Rivière-au-Renard à Gaspé. C'est là que les déchets de crevettes, de mollusques et de crustacés étaient autrefois jetés. Ils sont maintenant traités pour obtenir la chitine, un biopolymère à charge positive, biodégradable et non toxique. La forme plus élaborée de chitine, connue sous le nom de chitosane, est largement utilisée dans le traitement des eaux usées pour aider à extraire les métaux toxiques, et dans nombre d'autres procédés allant du pelliculage des fruits frais aux applications biomédicales.

La troisième approche est décrite par Martin et Carl Simard<sup>6</sup>. Ils analysent deux expériences dans une ville de taille intermédiaire, Saguenay. Il s'agit du « croissant culturel et touristique de Chicoutimi » et des « verts boisés de Fjord », où l'énergie et l'initiative locales sont mises à profit pour rehausser les charmes et l'aspect esthétique de la ville dans un effort remarquable pour améliorer l'habitabilité.

En résumé, nous devons tous penser aux effets de la mondialisation sur nos vies professionnelles, que nous travaillions dans les grandes villes, les petites villes éloignées ou quelque part entre les deux. Rendre les grandes villes compétitives, promouvoir l'intégration équitable des immigrants et faire preuve d'ingéniosité dans les communautés à risque – comme le film *La Grande séduction* l'a si merveilleusement dépeint – font partie de notre travail.



Source: Ville de Saguenay

Localisation du croissant culturel et touristique de Chicoutimi

Martin Dion, UQAC, 2004

*The impact of globalization affects almost every aspect of public policy whether this is to do with the environment (the Kyoto accords and the like), social and human rights, child protection, migration, commerce, foreign investment, or the right to trade in potentially dangerous commodities (think of the Hudson pesticide case). Under present law, a foreign investor could even challenge zoning if it was interpreted as impeding the right to conduct business, although this does not yet seem to have occurred. This paper deals with the effects of globalization on the local urban system.*

6 Martin Simard et Carl Simard, « Towards a Culturalist City : A Planning Agenda for Peripheral Mid-Sized Cities », Canadian Journal of Urban Research/Revue canadienne de recherche urbaine, 2005, 14 : 1, (Supplément), pp. 38-56.

# CALENDRIER DES ACTIVITÉS

## de formation continue

2006

### MARS 2006

**24 mars**  
*Le droit québécois de l'urbanisme discrétionnaire*  
 Montréal **COMPLET**  
 Formateur : Jean-Pierre St-Amour, urb.  
 Organisée par l'OUQ  
 Information : www.ouq.qc.ca

**27 mars\***  
*L'agglomération montréalaise : De nouveaux défis pour la gestion publique,*  
 FORUM URBA 2015  
 Conférencier : Pierre Delorme, Ph. D. professeur, DEUT UQAM, directeur du MBA villes et métropoles

**30 mars**  
*Salubrité, nuisances et biens mis sur le carreau : quoi de neuf sous le soleil*  
 À Longueuil  
 Formateur : Me Daniel Bouchard, Lavery De Billy  
 Organisée par la COMAQ  
 Informations : www.comaq.qc.ca

### AVRIL 2006

**4 avril**  
*Les droits acquis : quand-où-comment-pourquoi?*  
 À Rouyn-Noranda  
 Formateur : Me Daniel Bouchard  
 Organisée par l'OUQ  
 Informations : www.ouq.qc.ca

**20 avril** **COMPLET**  
*Les droits acquis : quand-où-comment-pourquoi?*  
 À Québec  
 Formateur : Me Daniel Bouchard  
 Organisée par l'OUQ  
 Informations : www.ouq.qc.ca

**27 avril\***  
*Le nouveau tramway et les transports collectifs, fer de lance de la relance des centres villes : L'exemple de la ville de Bordeaux*  
 FORUM URBA 2015  
 Conférencier : à confirmer

### MAI 2006

**5 mai**  
*Les présentations visuelles réussies*  
 À Montréal  
 Formatrice : Mme Chantal Kamisa, Acti-Com  
 Organisée par l'OUQ  
 Informations : www.ouq.qc.ca

### 10 mai

*Le potentiel inexploité de la géomatique*  
 À Longueuil  
 Formatrice : Mme Josée Dallaire, Centre de géomatique du Québec  
 Organisée par la COMAQ  
 Informations : www.comaq.qc.ca

**23 mai\***  
*Les prévisions démographiques, leurs impacts, et les stratégies urbaines*  
 FORUM URBA 2015  
 Conférencier : à confirmer

### OCTOBRE 2006

**18, 19 et 20 octobre**  
*États généraux de l'aménagement, du territoire et de l'urbanisme*  
 Au Centre des congrès de Québec  
 Organisée conjointement avec l'AARQ, AUAMQ, OUQ, FQM et UMQ.  
 Informations : www.ouq.qc.ca

### NOVEMBRE 2006

**14-15 novembre**  
*Rédaction persuasive*  
 À Montréal  
 Formatrice : Mme Chantal Kamisa, Acti-Com  
 Organisée par l'OUQ  
 Informations : www.ouq.qc.ca

\*Les conférences/débats se tiennent, à 17 heures 30, à l'Université du Québec à Montréal, local DR 200 (métro Berri-UQAM, sortie Saint-Denis, au rez-de-chaussée entre les pavillons de musique et des sciences de la gestion).  
 L'entrée est gratuite.  
 Confirmez votre présence pour avoir une place, au moins 7 jours avant l'événement.  
 Initiatrice et responsable d'URBA 2015, Florence Junca Adenot, professeure chercheuse, DEUT, ESG UQAM  
 Par courriel : junca-adenot.florence@uqam.ca  
 Par téléphone : (514) 987 3000 poste 2264

## Quelques statistiques de la profession

Nous vous présentons ici et dans les numéros à venir quelques statistiques sur les urbanistes et sur la profession. Les chiffres présentés ont été recueillis à partir d'une base de données, ceux-ci sont présentés à titre informatif.

### Les urbanistes qui ont des employeurs autres que les villes, les municipalités, les firmes privées et les gouvernements.

71 membres (8,5 %) Les urbanistes ayant un employeur attiré

Hydro-Québec.....	8
Université de Montréal.....	6
Université Laval.....	5
Communauté métropolitaine de Montréal.....	4
Communauté métropolitaine de Québec.....	4
Université du Québec à Montréal.....	4
Université McGill.....	4
S.T.M. (Société de transport de Montréal).....	3
Affichage Astral Média.....	2
Agence métropolitaine de transport.....	2
Collège Rosemont.....	2
Immobilière Canadian Tire.....	2

Institut internat. gestion des grandes métropoles.....	2
Société d'habitation du Québec.....	2
Ass. des directeurs généraux des mun. Qué.....	1
Bell Mobilité inc.....	1
Caisse de dépôt et placements du Québec.....	1
Conseil intermunicipal de transport de la Vallée du Richelieu.....	1
Convercité.....	1
Corporation Artères Principales.....	1
Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent.....	1
Fédération Canadienne des Municipalités.....	1
Fédération de l'UPA- Estrie.....	1
Fonds d'Équipement des Nations Unies.....	1
Ivanhoé-Cambridge.....	1
Le Cirque du Soleil Inc.....	1
Métro Richelieu inc.....	1
Propriétés Proviso Ltée.....	1
Regroupement des offices d'habitation du Québec.....	1
Scores, Rôtisserie et cotes levées.....	1
Société du Havre de Montréal.....	1
Société du Palais des congrès de Montréal.....	1
Union des municipalités du Québec.....	1
Université de Sherbrooke.....	1
Université du Québec à Chicoutimi, sciences humaines.....	1

## PROCHAIN THÈME : URBANISME ET CATASTROPHE

# A U A M Q LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES,

## L'URBANISTE MUNICIPAL A-T-IL UN RÔLE À JOUER?



Colloque **AUAMQ** 2006  
4 et 5 mai, Montréal

L'association des urbanistes et des aménagistes municipaux du Québec a organisé depuis plus de 30 ans différentes journées d'étude et colloques visant la réflexion et l'échange sur notre pratique en milieu municipal.

L'impact des changements climatiques sur notre société est devenu une réalité reconnue de tous et constitue un sujet d'actualité incontournable. Mais concrètement qu'est-ce qui a été fait depuis le rapport Brundtland de 1987? Les diverses tentatives d'offrir une définition plus précise et opérationnelle du développement durable n'ont souvent fait qu'ajouter à l'ambiguïté. En urbanisme, la mise en œuvre de plans d'action concrets et cohérents tarde. À ce jour, nos outils de planification et de gestion du territoire sont-ils adéquats pour répondre adéquatement au défi?

Pendant que les gouvernements supérieurs cogitent sur les mesures concrètes à mettre en œuvre, est-ce que le mouvement ne pourrait pas émerger des gouvernements locaux? Dans ce contexte est-ce que l'urbaniste municipal a un rôle à jouer?

Conséquemment, en vue de notre préparation aux États généraux de l'aménagement et de l'urbanisme en octobre prochain à Québec et en marge de la 3<sup>e</sup> session du Forum urbain mondial (FUM3) de l'ONU-HABITAT en juin à Vancouver, l'AUAMQ vous invite à Montréal les 4 et 5 mai prochain à venir discuter et échanger sur ces questions d'actualité. Conférences et tables-rondes vous seront proposées sur des thèmes liés à la planification et à la gestion du territoire :

- Transport et aménagement urbain
- Efficacité économique
- Intégrité environnementale
- Cohésion et inclusion sociale

Un rendez-vous à ne pas manquer! Le programme final sera disponible en mars

Adhésion et inscription : [WWW.AUAMQ.QC.CA](http://WWW.AUAMQ.QC.CA)

# P

## RIX D'EXCELLENCE EN HABITATION

Pratiques exemplaires pour le logement abordable

# 2006

**Faites connaître votre initiative!** Les lauréats seront reconnus sur la scène nationale.

Si vous avez créé une solution unique afin d'améliorer l'abordabilité du logement au Canada, il est temps que vous receviez la reconnaissance nationale qui vous revient! En 2006, la SCHL présentera jusqu'à 16 prix afin d'honorer les pratiques exemplaires pour le logement abordable à l'échelle nationale. Ne ratez pas cette occasion unique de présenter vos initiatives relatives au logement!

**Pour télécharger ou commander les instructions générales et le formulaire de mise en candidature (produit numéro 63314) :**

- Consultez le site Web de la SCHL à [www.schl.ca](http://www.schl.ca) et entrez les mots clés : prix d'excellence en habitation
- Envoyez votre demande par courriel à la SCHL, à l'adresse [callcent@schl.ca](mailto:callcent@schl.ca)
- Appelez le numéro 1 800 668 2642.

**Date limite pour présenter une demande : 5 avril 2006**

Canada





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

du 18, 19 et 20 octobre 2006,  
au Centre des Congrès de Québec

organisé conjointement



ASSOCIATION  
DES AMÉNAGISTES RÉGIONAUX  
DU QUÉBEC



Ordre des  
Urbanistes du  
Québec

*en collaboration avec*



Association  
québécoise  
d'urbanisme



FÉDÉRATION QUÉBÉCOISE DES MUNICIPALITÉS

A U A M Q

ASSOCIATION DES URBANISTES  
ET DES AMÉNAGISTES  
MUNICIPAUX DU QUÉBEC



UNION DES MUNICIPALITÉS DU QUÉBEC

Pour connaître la programmation, [www.ouq.qc.ca](http://www.ouq.qc.ca)

La photo est une gracieuseté de Aéro-Vision : <http://aero-vision.ca>