

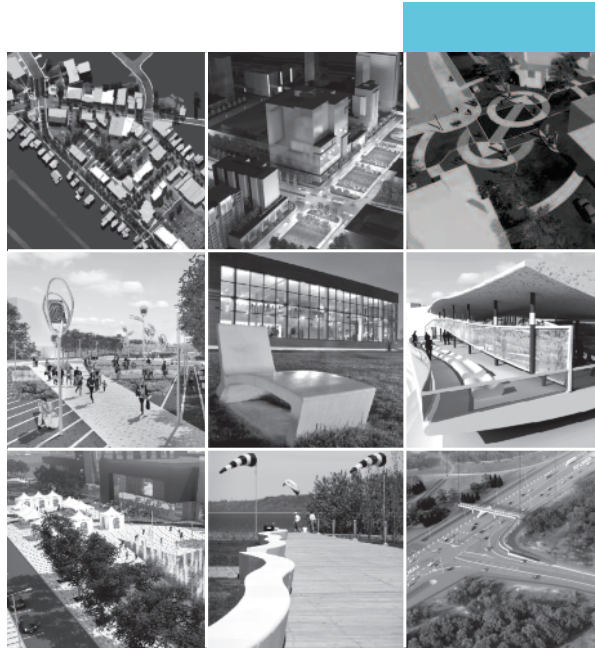
URBANITÉ

Revue de l'Ordre des urbanistes du Québec

11,25 \$
Été 2012



L'urbanisme négocié



URBANISME ET AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

ARCHITECTURE DE PAYSAGE

DESIGN URBAIN

PLANIFICATION STRATÉGIQUE

DÉVELOPPEMENT DURABLE

ENVIRONNEMENT

RÉCRÉOTOURISME

PLANIFICATION DES TRANSPORTS

info@plania.com

PLANIA.COM

MONTREAL QUEBEC SAGUENAY OTTAWA GATINEAU

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



La revue *Urbanité*

Tirage : 2 500 exemplaires

Distribution

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

Mission

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

Comité éditorial

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

Collaborateurs

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

Conception graphique

Lucie Laverdure – L'Infographe enr.

Révision et correction

Alexandre Drolet

Publicité

Communications Publi-Services Inc.
Serena Hillaert, conseillère publicitaire
shillaert@cpsmedia.ca | 450 227-8414, poste 311
www.cpsmedia.com

Imprimerie

Imprimerie F.L. Chicoine

Abonnements, information et suggestions

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

Auteurs

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

Dépôt légal

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

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

Ordre des urbanistes du Québec

Administrateurs :

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

Permanence :

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

Adresse :

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



Ordre des
Urbanistes du
Québec

SOMMAIRE

4	Mot du comité éditorial	36	Chronique juridique
5	Actualités	37	Observatoire municipal
6	Nouvelles publications	40	Tendance
8	Coup d'œil municipal	43	Regards sur le passé
12	Coup d'œil régional	46	Nouvelles de l'ordre
14	Coup d'œil américain	50	Calendrier
15	Coup d'œil international		

L'urbanisme négocié

- 18 L'approche de la négociation raisonnée appliquée à l'urbanisme
- 21 Émergence et consolidation de l'urbanisme contractuel sur le plan juridique
- 25 L'urbaniste municipal et la négociation
Trouver la faisabilité
- 28 Négocier avec un urbaniste
Le point de vue des promoteurs
- 30 Dénouer l'impasse
La médiation dans les conflits publics en aménagement du territoire
- 32 Les accords de bénéfices à la collectivité,
l'avenir de l'urbanisme contractuel?
Entrevue avec Julian Gross
- 34 Le plan d'urbanisme est non négociable
Entrevue avec Gérard Beaudet, urbaniste émérite



Faire rayonner la pratique et la profession

On pourrait croire que la revue *Urbanité* est avant tout destinée aux urbanistes, mais par sa diffusion, elle vise une clientèle beaucoup plus large. En fait, la moitié du lectorat provient de l'extérieur de l'Ordre. Il s'agit d'élus, de directeurs généraux de municipalités ou de Municipalités régionales de comté (MRC), de journalistes ou encore, de passionnés d'urbanisme et d'aménagement du territoire. *Urbanité* fait rayonner la pratique et la profession. Il s'agit en fait de la mission même de la revue, soit de promouvoir la pratique, d'informer et de former les lecteurs.

Cette large diffusion amène des groupes et des médias à se questionner sur les pratiques urbanistiques. Les membres du comité éditorial et de la permanence ont eu, ces dernières années, à participer à des entrevues radiophoniques ou télévisées ou encore, à faire des conférences sur certains sujets, dont le transport actif, l'affichage publicitaire, la RUE et l'accessibilité. Ce dernier cas a même mené le journal *Le Soleil* à communiquer avec un des auteurs du dossier pour expliquer davantage dans ses pages le concept de la rue complète. Pour l'affichage publicitaire, est-il nécessaire de rappeler l'importance de l'accessibilité de la revue sur le web, considérant que ce dossier a été livré en 2005 alors que l'entrevue a eu lieu en 2010 ?

Le rayonnement ne s'arrête pas là. Certains professeurs font appel au contenu de la revue dans leurs cours et les étudiants y ont recours pour faire leurs travaux. Des professionnels s'en servent pour des séances d'information, des comités de travail, des comités consultatifs d'urbanisme ou pour sensibiliser les élus. Des extraits de la revue se retrouvent également dans des guides ministériels. Plusieurs

lecteurs nous disent qu'ils lisent la revue d'un bout à l'autre et la conservent précieusement dans leur bibliothèque comme référence.

Depuis peu, le comité éditorial propose des articles écrits par des urbanistes pour le portail *Québec municipal*. Il s'agit là d'un autre moyen de faire rayonner la profession. Voilà aussi un an que la page Facebook s'efforce de mettre des liens pertinents sur l'actualité de l'aménagement et de l'urbanisme, tout en informant de la mise en ligne des plus récents numéros.

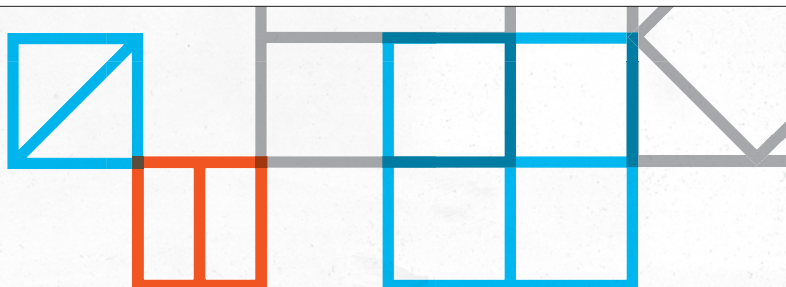
De plus, une page web a été conçue pour diffuser l'intégralité des publications de l'Ordre des urbanistes depuis 1983, soit les numéros d'*Urbanité* (2002 à aujourd'hui), d'*Urbanité* en version tabloïd (1995-2000), d'*En Bref* (1989-1995) et de l'*Urbaniste* (1983-1988). Dans ces anciens numéros, on retrouve des entrevues avec les pionniers de l'urbanisme au Québec, des dossiers sur le développement viable, la vision du maire Drapeau sur les grands projets montréalais à la fin de son règne ou encore les grands enjeux de la planification métropolitaine.

En novembre prochain, un des membres du comité éditorial participera, au nom de l'Ordre des urbanistes, au congrès INFRA du Centre d'études et de recherches en infrastructures urbaines (CERIU) pour présenter le partage de l'espace public tel que présenté dans le dossier la RUE. Cette présentation a également eu lieu à l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR) et au colloque annuel de la Fondation Rues principales. Une belle preuve que ce dossier est toujours d'actualité, même deux ans après sa parution!

Cet intérêt pour la revue repose sur des dossiers toujours pertinents, des articles utiles et surtout, des bénévoles. Que ce soit les auteurs, les membres du comité éditorial, la permanence de l'Ordre ou encore les collaborateurs, plusieurs personnes donnent de leur temps et de leur énergie pour mettre en mots et en images des concepts, des projets et des méthodes de travail propres à notre domaine et surtout, pour les présenter sous forme journalistique. Le succès d'*Urbanité*, on le doit à tous ces gens qui croient en l'importance de diffuser, de rayonner ! ■

Le comité éditorial

Facteur.d
Montréal 2012



.Le design .Activateur d'affaires

16 octobre 2012

Une initiative de **mission design.**

Laurentides

Une table régionale sur l'énergie pour accompagner le monde municipal

Yann Godbout

Les municipalités du Québec développent de plus en plus de projets en lien avec la maîtrise de l'énergie et des filières énergétiques durables. Lors de la Rencontre municipale de l'énergie qui s'est tenue le 28 mars 2012 à Boucherville, Mathieu Gillet, de l'Association québécoise de la maîtrise de l'énergie (AQME), mentionnait d'ailleurs que « les municipalités doivent être des acteurs à part entière de cette économie verte, émergente, innovante et "décarbonnée". Elles doivent faire partie de la solution, car c'est à leur portée et il y a de nombreux avantages dont elles peuvent bénéficier. »

Les éditions 2011 et 2012 de cet événement ont donc permis de mettre de l'avant de nombreuses initiatives en matière de création de réseaux de chaleur,

de production d'énergie géothermique et de bioénergie, de construction de bâtiments écoénergétiques, d'éclairage urbain, etc. Le déploiement de ces nouveaux projets s'appuie sur certains dénominateurs communs dont une ferme volonté d'élargir l'assiette fiscale municipale à de nouveaux types de revenus, de réduire les dépenses liées à la consommation énergétique, de renforcer certains secteurs d'activités sur le territoire et de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Dans la région des Laurentides, l'intérêt des élus pour diverses filières énergétiques se manifeste de plus en plus. Le Conseil régional de l'environnement (CRE) a donc mis en place, en janvier 2012, une Table régionale de l'énergie afin de développer,

consolider et diffuser les connaissances en matière d'énergie, favoriser le partage de l'expertise et promouvoir les ressources disponibles.

La présence autour de cette table de représentants de sept MRC, de la Conférence régionale des élus des Laurentides, du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT) et du ministère des Transports (MTQ) démontre clairement la volonté d'une région à travailler ensemble pour favoriser l'émergence de projets énergétiques structurants et porteurs. ■

Yann Godbout est candidat à la maîtrise en urbanisme. Il travaille comme chargé de projet en développement durable au Conseil régional de l'environnement des Laurentides.



Dans l'ordre habituel : Bruno Laroche (Maire de St-Hippolyte, MRC de la Rivière-du-Nord), Pierre Morin (MRC des Laurentides), André Jetté (Maire de St-André-d'Argenteuil, MRC d'Argenteuil), Michel Lalonde (CRE Laurentides), Jonathan Robichaud (MTQ), André Genest (Maire de Wentworth-Nord, MRC des Pays-d'en-Haut), Jean-Pierre Monette (Maire de la Minerve, MRC des Laurentides), Brigitte Voss (MRC des Pays-d'en-Haut), Eric de la Sablonnière (Blainville, MRC Thérèse-de Blainville), Louise Mercier (MAMROT), Yann Godbout (CRE Laurentides), Louis Pilon (Conférence régionale des élus), Nicole Loiselle, urbaniste (MRC de Deux-Montagnes), Anne Léger (CRE Laurentides). Absent de la photo : Kaven Davignon, urbaniste-stagiaire (MRC Antoine-Labelle).

CRE LAURENTIDES

ACTUALITÉS



50^e anniversaire de fondation de l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal

Une soirée de retrouvailles tenue le 4 mai dernier marquait le début des célébrations du 50^e anniversaire de fondation de l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal. Plus de 200 diplômés, représentant presque toutes les promotions depuis 1965 étaient présents ainsi que 7 anciens directeurs, de nombreux professeurs, membres du personnel et retraités. À cette occasion, Franck Scherrer, directeur de l'Institut, a mentionné qu'un comité travaillait à la création d'un Rassemblement des diplômés de l'Institut d'urbanisme, rassemblement qui pourra resserrer les liens avec les diplômés et avec le milieu professionnel. Un colloque, prévu pour octobre prochain, figure également au programme des prochaines activités visant à souligner le 50^e de l'Institut d'urbanisme. Pour contacter le Rassemblement des diplômés de l'Institut d'urbanisme : rassemblementdiplomesurb@gmail.com



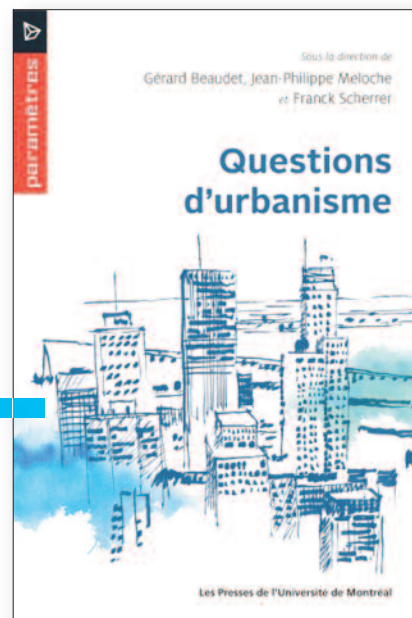
PERRONGRAPHY



Questions d'urbanisme

Sous la direction de Gérard Beaudet, Jean-Philippe Meloche et Franck Scherrer,
Presses de l'Université de Montréal, 144 pages, mai 2012.

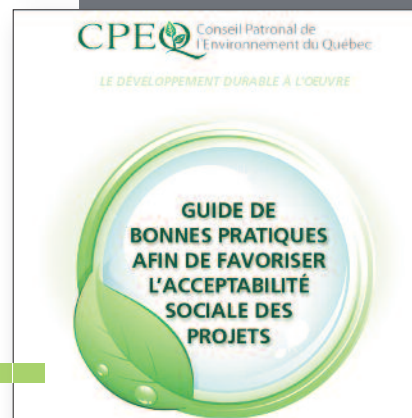
À l'occasion des 50 ans de l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal, une quinzaine de professeurs présentent leur vision des enjeux et des défis de l'urbanisme pour les 15 prochaines années pour les villes du Nord comme du Sud. Illustrés par Michel Barcelo, leurs textes abordent les thèmes des changements législatifs, du vieillissement démographique, de la participation citoyenne, de la croissance économique, du réchauffement climatique, du transport urbain, de la mobilité des citoyens, du patrimoine, de l'étalement urbain, la ville idéale.



Guide de bonnes pratiques afin de favoriser l'acceptabilité sociale des projets

Conseil patronal de l'environnement du Québec, 52 pages, mars 2012.
www.cpeq.org

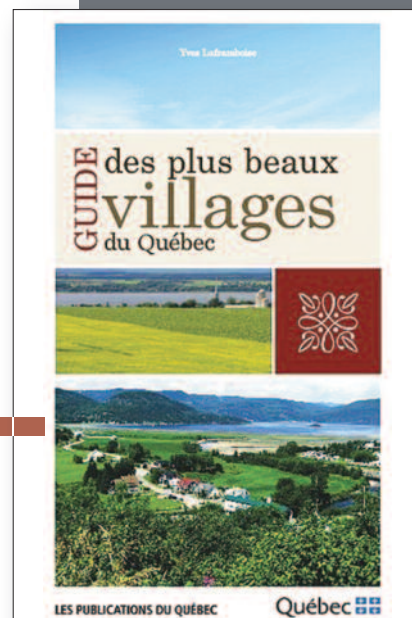
Le Conseil patronal de l'environnement du Québec (CPEQ) a lancé ce guide en mars dernier. Le document propose aux entreprises une méthode à mettre en œuvre afin de favoriser l'acceptabilité sociale d'un nouveau projet. « *Le Guide ne prétend pas offrir des solutions magiques devant une crise, mais vise plutôt à assister les entreprises dès la conception de leurs projets afin de les éviter* », explique Mme Hélène Lauzon, urbaniste, présidente du CPEQ.



Guide des plus beaux villages du Québec

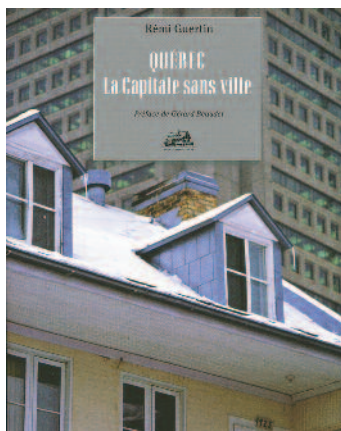
par Yves Laframboise, Les Publications du Québec, 2012, 180 pages.

Ce guide présente 35 villages du Québec, leur architecture, leur histoire et leur patrimoine d'histoire, d'architecture et de patrimoine. L'auteur Yves Laframboise, historien de l'art et ethnographe de formation, œuvre depuis de nombreuses années à la conservation et à la mise en valeur du patrimoine architectural québécois. Il est aussi conseiller technique auprès de l'Association des plus beaux villages du Québec.



Québec – La Capitale sans ville

André Boisvert, urbaniste



Issu d'une volumineuse thèse de doctorat soutenue à la Faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal, ce livre a comme thème principal l'histoire de la ville de Québec. Dans son ouvrage, Rémi Guertin tente d'expliquer la position de la ville fondée par Champlain et les raisons de ce positionnement. Il effectue l'exercice en utilisant la théorie de la géographie structurale initiée par le professeur Gilles Ritchot. Pour ce dernier, « cette géographie transmet un programme de compréhension rationnelle de la diversité empirique des morphologies de la surface de la Terre. »¹

Ainsi, depuis sa fondation en 1608 et jusqu'à aujourd'hui, Rémi Guertin nous fait remonter le cours de l'histoire de notre « capitale sans ville ». Il explique que son développement s'est déroulé selon un double patron, tantôt selon un « processus graduel de croissance, de proche en proche depuis un centre qui serait la ville fortifiée », tantôt, au contraire, par « vagues successives d'urbanisation rattrapant un cadre bâti plus ancien, créant ainsi dans le paysage des écarts formels et temporels. » (p. 16)

Armé des concepts de la géographie structurale (planche de la page 19), Rémi Guertin tente donc d'exprimer et d'expliquer le schéma de développement de Québec. Il fait état du **gradient urbain** regroupant les « nombreuses formes prestigieuses (cossues) » qu'on trouve en suivant « une ligne imaginaire reliant Cap-Rouge à la pointe de l'île d'Orléans » (p. 18). Ce gradient étant **focalisant** au centre de Québec

et **diffusant** aux deux extrémités. Il évoque les **gradients ruraux** répartis dans la couronne nord de Québec et sur la rive sud du fleuve qui sont aussi distingués entre les catégories **focalisant** et **diffusant**, sans oublier les autres concepts de **front urbain** et **rural** et de **verrou**.

La première partie du livre s'attarde à « l'appropriation d'une position, le choix d'un site et la fondation d'une ville » basée sur les écrits de Champlain et des autres voyageurs de l'époque, mais aussi sur les intentions et les raisons de créer de nouvelles villes au temps de la Renaissance, notamment dans « le contexte amérindien » de l'Amérique du Nord (chap. I), avant de décrire longuement « l'occupation et la structuration de l'espace » qu'occupe Québec (chap. II).

Quant à la seconde partie de l'ouvrage, l'auteur y traite plus particulièrement du « développement urbain de Québec », « de

l'âge d'or à la marginalisation continentale », et ce, autant de la ville même que de ses différents faubourgs (chap. III), avant de s'attaquer, dans le 4^e et dernier chapitre, à « la grande Évasion du XX^e siècle et l'excision de la place publique » expliquées par les nombreux et importants changements apportés à son développement économique et à son organisation politicosociale.

Enfin, comme le souligne Gérard Beaudet dans sa préface, « la thèse qui est à l'origine du présent ouvrage présente (...) un intérêt certain en regard des pratiques urbanistiques et aménagistes. La connaissance des structures profondes de l'établissement peut en effet s'avérer extrêmement féconde pour des disciplines dont on déplore régulièrement l'insuffisance et le caractère réducteur des connaissances qui en fondent les pratiques. » (p. 12-13) ■

André Boisvert, urbaniste
MRC des Pays-d'en-Haut

GUERTIN, Rémi (2011) *Québec – La Capitale sans ville* (Préface de Gérard Beaudet), Trois-Pistoles, Éditions Trois-Pistoles, 612 p.

¹ Gilles Ritchot et Guy Mercier, « La géographie structurale : Une innovation théorique au coin de la tradition, *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 36, n° 98, septembre 1992, p. 167.

SAVIEZ-VOUS QUE...

...vous pouvez consulter toutes les archives d'Urbanité?

Revue entière téléchargeable de 1983 à aujourd'hui...
De *L'Urbaniste*, en passant par *En Bref* et *Urbanité*!

sites.google.com/site/plurbanite





Voyager sans obstacles

Le défi du tourisme accessible

Michel Trudel

Voyager relève du défi pour les personnes à capacité physique restreinte¹. Non seulement les attraits et les établissements d'hébergement et de restauration doivent-ils être adaptés en fonction de leurs besoins, mais encore faut-il qu'elles le sachent d'avance, et que les moyens de transport public permettent de s'y rendre. Pas question pour ces touristes de partir à l'aventure sur un « *no where* » !

Développer le tourisme pour les personnes à capacité physique restreinte¹ est une démarche exigeante : chacun de leurs déplacements est un défi.

Dans les domaines du transport et du tourisme, on utilise souvent le concept de la chaîne des déplacements ou de la chaîne de l'accueil touristique pour décrire toutes les étapes d'un déplacement ou la responsabilité de chacun des intervenants. Pour les personnes à capacité physique restreinte, les maillons de leurs chaînes de transport et d'accueil sont fins et nombreux, et la moindre faille peut compromettre l'ensemble de leurs déplacements et de leur séjour. La planification de leurs voyages est donc une étape critique dans le processus de décision de réaliser ou non le voyage et dans le choix de la destination. Une expérience heureuse peut aussi se répéter et ces touristes deviennent des clients fidèles.

Pour bien comprendre la situation, considérons ce que représente « la niche » des personnes à capacité physique restreinte et ce que peuvent réaliser les municipalités pour développer l'accessibilité de leur destination.

Des retombées économiques importantes

Au Québec, les personnes ayant des incapacités représentent près de 800 000 personnes âgées de 15 ans et plus². Ces personnes voyagent par affaires, visitent des parents et des amis et profitent des attraits touristiques et culturels du Québec. 64 % ont 55 ans et plus; 28 % disposent de revenus familiaux de plus de 40 000 \$. 59 % ont effectué au moins un voyage au cours des 24 derniers mois, pour une moyenne de près de six voyages pendant cette période. La durée moyenne de leur séjour au Québec est de quatre jours, une durée plus longue que

pour l'ensemble de la population. Ces personnes voyagent avec les membres de leur famille (64 %) ou avec leurs amis (12 %).

Sur une base annuelle, les voyages au Québec des personnes à capacité physique restreinte représentent des dépenses de l'ordre de 350 M \$. Les personnes à capacité physique restreinte résidant dans les marchés de proximité du Québec (Ontario, Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Angleterre), représentent pour leur part un volume d'affaires de l'ordre de 335 M \$ pour le Québec³.

L'information concernant l'accessibilité des lieux et des établissements est un facteur stratégique dans le choix de la destination du voyage d'une personne à capacité physique restreinte. C'est la finalité même de *La Route Accessible*, un guide spécialement conçu par Kéroul (voir l'encadré) pour faire la promotion du tourisme accessible au Québec. *La Route Accessible* offre à cette clientèle l'opportunité de découvrir le Québec. Attraits touristiques, sites culturels, établissements d'hébergement, restaurants, services de transport et bureaux d'information touristique, autant de lieux qui ont été adaptés aux besoins de personnes à capacité physique restreinte et dont le personnel a suivi la formation *Service Complice* garantissant un accueil et des services qui répondent aux besoins de cette clientèle.



Deux exemples d'accessibilité dans le milieu touristique : la tente adaptée Huttopia dans le Parc national d'Oka et un comptoir d'accueil à la hauteur des gens en fauteuil roulant.

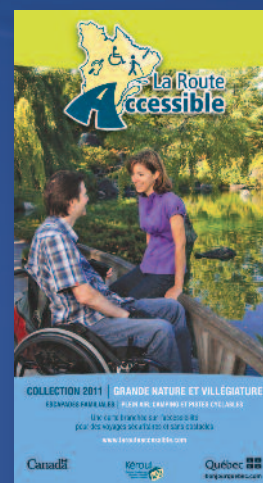
1 Voir la définition dans l'encadré page 9.
2 Kéroul, *Étude sur les comportements et attitudes des personnes ayant une incapacité physique en matière de tourisme, culture et transport au Québec, 2011, Faits saillants*, Montréal, 2011. (Étude disponible sur le site Web de Kéroul : www.keroul.qc.ca)
3 Kéroul et LPB RECHERCHE CONSEIL MARKETING, *Enquête auprès des personnes à capacité physique restreinte*, Présentation-synthèse au Conseil d'administration de Kéroul, 17 mai 2010; et, LPB RECHERCHE CONSEIL MARKETING, *Entrevues personnelles auprès de représentants d'agences de voyage et organismes spécialisés pour personnes à capacité physique restreinte, Rapport-synthèse*, présenté à Kéroul, Montréal, février 2010, 27 pages.

Kéroul, un organisme voué au tourisme accessible

Kéroul est un organisme à but non lucratif fondé en 1979 et voué au développement des activités touristiques et culturelles pour les personnes à capacité physique restreinte. Depuis 1987, Kéroul est mandaté par le ministère du Tourisme pour évaluer et certifier l'accessibilité des établissements touristiques du Québec. Kéroul dispose d'une équipe de formateurs qui dispensent le cours *Service Complice*.

Les actions de Kéroul visent une partie de la population plus large que celle des personnes handicapées. Pour l'organisme, la « personne à capacité physique restreinte » englobe la personne : qui a de la difficulté à se déplacer de façon temporaire ou permanente en raison par exemple de sa taille, de son état physique ou d'une déficience par suite d'une maladie ou d'un accident et qui, de ce fait, se déplace en fauteuil roulant ou à l'aide de béquilles ou d'une canne; qui a une déficience visuelle ou auditive; qui n'est pas en mesure de fournir un grand effort physique, comme les gens obèses, les femmes enceintes, certaines personnes âgées et celles souffrant d'arthrite ou ayant des problèmes cardiaques.

La Route Accessible a été développée par Kéroul en partenariat avec les associations touristiques régionales et leurs membres; sa promotion est soutenue par Tourisme Québec et Développement économique Canada. L'édition 2011 de *La Route Accessible* compte 170 établissements dont 93 attrait répartis dans 13 régions touristiques. Dans l'ensemble de ces établissements, 1 250 employés ont reçu la formation *Service Complice*. *La Route Accessible* du Québec a reçu en 2010 le *Prix Ulysse* de l'Organisation mondiale du Tourisme pour son innovation.



Le rôle majeur des municipalités

Les municipalités ont un rôle de premier ordre dans l'aménagement d'un milieu de vie ouvert à tous. Les municipalités où il fait bon vivre sont aussi des municipalités agréables à visiter. Une avenue intéressante est d'œuvrer à l'échelle de la région ou de la municipalité afin de favoriser la venue et le séjour prolongé des personnes à capacité physique restreinte.

C'est le concept de « *Destination pour tous* » qui s'implante progressivement en France et prend la forme d'un label qui identifiera les territoires à vocation touristique garantissant des prestations touristiques (hébergement, restauration, activités culturelles, sportives et de plein air) et des services de proximité (commerces, services ouverts au public, services de soin, etc.) accessibles. Ce label veillera tout particulièrement à la qualité de la chaîne de déplacements pour rejoindre le territoire et y circuler en toute autonomie⁴.

Voici quelques suggestions d'actions que peuvent réaliser les municipalités :

- Offrir des parcours sans obstacles entre les attrait et les établissements touristiques.
- S'associer aux municipalités voisines pour créer une « destination pour tous » permettant aux personnes à capacité physique restreinte de réaliser un séjour de

vacances, et inscrire cette destination dans *La Route Accessible*.

- Inventorier et faire connaître les commerces de proximité dont l'accès est aisé pour les personnes à capacité physique restreinte, notamment dans les centres urbains, autour des attrait et le long des circuits touristiques.
- Aménager des sentiers sans obstacles dans des parcs, comme le *Sentier Kéroul* du Jardin botanique de Montréal.
- S'assurer que tous les bâtiments publics gérés par la municipalité soient adaptés et permettent la libre circulation des personnes à capacité physique restreinte; (faites l'expérience de les visiter en fauteuil roulant!).
- Vérifier les normes d'accessibilité et le parcours sans obstacles des bâtiments publics pour lesquels la municipalité doit émettre un permis de construction.
- Voir à ce que tout le personnel de la municipalité en contact avec le public ait suivi une formation sur le service à la clientèle handicapée.
- Assurer une offre de transport public adaptée pour les visiteurs à capacité physique restreinte, notamment le dernier maillon de la chaîne de transport, le taxi local.

- Adopter une politique d'accompagnement des personnes handicapées faisant en sorte qu'elles puissent être accompagnées par une personne aidante admise sans frais dans toutes les activités récréatives ou culturelles.

Des efforts louables ont été consacrés par les municipalités du Québec, notamment pour éliminer les obstacles sur les itinéraires piétonniers ou pour adapter des feux de circulation en fonction des non-voyants. Cela ne doit pas nous faire oublier qu'il y a aussi une autre réalité.

Une réglementation qu'il faudrait mieux appliquer

Les lois visant l'intégration des personnes handicapées datent de la décennie 1970-1980. Avant 1976, la réglementation québécoise en matière de construction ne contenait pas d'exigences visant l'accessibilité des bâtiments; de 1976 à 2000, ces exigences ont été introduites pour les nouveaux bâtiments. Ce n'est qu'en novembre 2000 que le *Code de construction* a introduit des exigences applicables aux bâtiments existants. Ainsi, lorsque des travaux de modification ou de transformation majeures sont exécutés dans des bâtiments existants, les normes d'accessibilité s'appliquent⁵.

⁴ Voir en ligne : www.developpement-durable.gouv.fr/Label-Destinations-pour-tous.html

⁵ Régie du bâtiment du Québec, *Pour une meilleure accessibilité, rapport du ministre du Travail sur l'accessibilité aux personnes handicapées des bâtiments à caractère public construits avant décembre 1976*, (décembre 2006).

Certains de ces bâtiments ont donc été construits avant l'entrée en vigueur de ces dispositions, pour d'autres, il s'avère impossible de les rendre accessibles (par exemple, parce que la rampe doit être construite sur le trottoir public). Mais les pires cas sont ceux pour lesquels on a manqué de vigilance.

Comment expliquer autrement le fait que des hôtels, construits après l'entrée en vigueur du *Code de construction*, ne disposent pas des 10 % d'unités adaptées tel que prescrit⁶? Mauvais avis juridique? Omission de vérifier tous les textes réglementaires applicables? Absence de vérification des plans avant d'émettre un permis de construction? Décision impromptue en plein chantier de construction?

Nous constatons aussi l'indifférence de certains entrepreneurs touristiques qui ne voient pas l'opportunité d'adapter leur

établissement à une clientèle qu'ils ne voient pas parce que leur établissement n'est pas accessible!

Ce manque de vigilance ou cet aveuglement volontaire conduiront peut-être notre société à adopter des lois plus contraignantes, comme l'ont fait la France⁷ et l'Ontario⁸ dont les lois fixent une échéance pour que tous les bâtiments publics soient accessibles : 2015 en France, 2025 en Ontario.

Les aménagements physiques qu'on réalise pour éliminer les obstacles bénéficient à tous les citoyens, qu'ils soient des visiteurs ou des contribuables de votre municipalité, des parents poussant un carrosse, des personnes qui reviennent de leur épicerie avec leur cabas sur roulettes, des livreurs, des personnes âgées, etc.

Une autre considération mérite qu'on s'y attarde : la capacité de la nouvelle génération

de l'âge d'or à ne pas accepter la médiocrité et à se scandaliser si les services ne sont pas à la hauteur. Les boomers qui prennent leur retraite sont plus riches, actifs, instruits et exigeants que la génération qui les a précédés; ils ne manqueront pas de faire valoir leurs droits si d'aventure ils sont contraints à utiliser un fauteuil roulant et confrontés à un obstacle.

La première *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées* a été adoptée par l'Assemblée nationale du Québec en 1978, il y a 34 ans... En 2012, après tant d'années d'engagements moraux, de déclarations politiques et de lois favorisant l'intégration, le mot d'ordre que nous devrions adopter est : « **Ce qui n'est pas accessible n'est pas acceptable.** » ■

Michel Trudel (M. Urb.) est consultant et conseiller auprès du président-directeur général de Kéroul. Il a fait carrière en transport et en tourisme au gouvernement du Québec.

- 6 La généralisation des condos hôteliers a obligé la Régie du bâtiment du Québec à publier un bulletin spécial pour rappeler aux hôteliers leurs obligations à l'égard du nombre d'unités accessibles aux personnes handicapées dans leurs établissements (RBQ Info, juillet 2011). On notera également que cette disposition a évolué dans le temps : entre le 7 novembre 2000 et le 17 mai 2008, la réglementation exigeait qu'au moins 10% des suites d'un hôtel soient adaptées jusqu'à un maximum de 20 unités. Depuis le 17 mai 2008, le pourcentage est resté mais sans fixer une limite maximale.
- 7 La Loi de la République française «pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées» du 11 février 2005 prévoit que les établissements ouverts au public ont jusqu'en 2015 pour être accessibles à tous. On notera que l'article 41 V de cette loi prescrit que « La formation à l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées est obligatoire dans la formation initiale des architectes et des professionnels du cadre bâti. »
- 8 La *Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario* s'applique aux secteurs public et privé et vise à ce que l'Ontario soit accessible d'ici 2025. La norme d'accessibilité relative au service à la clientèle est la première à avoir fait l'objet d'un règlement entré en vigueur en 2008; les organismes du secteur privé devaient s'y conformer le 1^{er} janvier 2012.

Bois-Franc, Montréal



Place du Carillon, Laval



District Griffin, Montréal



Rivière Saint-Charles, Québec



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



groupeibidaa.com

514 954 5300



Pensons autrement l'urbanisme

convergence | durabilité | innovation



Ordre des
Urbanistes du
Québec

Congrès 2012

Lévis du 26 au 28 septembre



Parc régional du Poisson Blanc dans les Laurentides

Les facteurs de succès

Serge Vaugeois, urbaniste

Créé en 2008 sur des terres du domaine de l'État, le Parc régional du Poisson Blanc¹ constitue déjà un produit touristique d'importance pour les Hautes Laurentides. Le canot-camping, les sentiers et autres équipements ont déjà commencé à s'y démarquer. Le bureau d'accueil du parc, « Le Bastion », a obtenu une certification LEED Or, une première pour les Hautes Laurentides. Quels sont les facteurs qui ont conduit à la réussite de ce parc régional porté principalement par une communauté locale ?

Urbanité a rencontré les artisans du projet dans le « Bastion », au cœur même du parc situé autour du réservoir du Poisson Blanc, dans la municipalité de Notre-Dame-du-Laus qui fait partie de la MRC Antoine-Labelle. Les sept facteurs de succès du parc ont été au centre des discussions.

Projet adapté aux caractéristiques et aux besoins du milieu

Lors des réflexions effectuées, en 2005, par la MRC et la municipalité visant à créer le parc, deux constats ont été formulés : l'apport économique du Réservoir du Poisson Blanc était limité, car son potentiel récréatif n'avait pas fait l'objet d'une mise en valeur systématique. L'occupation désordonnée du territoire était aussi source de dégradation du milieu naturel. Ces deux préoccupations ont façonné les objectifs du projet de parc, soit : susciter le développement économique et mieux gérer l'occupation du territoire, tout autant les nombreuses îles du réservoir que la partie terrestre, de façon à préserver la qualité de l'environnement.

Pour Gino DiPalma, président de la Corporation du Parc du Poisson Blanc (CPPB)², « le projet a reçu d'entrée de jeu un fort appui de la municipalité, car il reposait sur des problématiques ressenties par la population. De plus, l'ensemble des produits touristiques proposés pouvait l'être par le milieu lui-même. Donc, pas d'attente d'un grand promoteur de l'extérieur, mais plutôt des projets pour des investisseurs régionaux et locaux. Ainsi, le dossier du parc est rapidement devenu crédible aux yeux de tous. »

Appuis politiques

La qualité du projet et la volonté de la MRC Antoine-Labelle de diversifier son économie, très dépendante de l'industrie forestière, ont incité les élus régionaux et locaux à appuyer fortement le projet. Le préfet de la MRC, monsieur Roger Lapointe, mentionne : « Face à l'intérêt présenté par le tourisme, la MRC a décidé d'investir, à partir des fonds du Pacte rural, 250 000 \$ sur un horizon de cinq ans pour le développement du parc. En diversifiant

ainsi notre économie, il sera plus facile de passer à travers les périodes où l'industrie forestière fonctionne à faible régime. »

Le maire de la municipalité de Notre-Dame-du-Laus, Ken Ménard³, tient quant à lui ces propos : « La mise sur pied du parc régional constituait le fer de lance du maintien de la vitalité de la communauté. Le principal levier que la municipalité pouvait utiliser pour développer son attractivité est constitué par la présence du réservoir du Poisson Blanc, qui s'étend sur 30 kilomètres de long et qui présente un caractère naturel unique dans les Laurentides. Il était donc évident pour la municipalité qu'il fallait investir temps, argent et équipements pour soutenir la réalisation du projet. »

Complicité entre les intervenants gouvernementaux, régionaux et locaux

La reconnaissance du parc régional par les autorités gouvernementales s'est effectuée en un temps record de 23 mois. La complicité entre les intervenants explique cette

Vue sur le réservoir du Poisson Blanc, à partir d'un belvédère aménagé dans le parc.

- 1 Le Parc régional du Poisson Blanc est situé sur du territoire public géré par le gouvernement du Québec. La création de parcs régionaux permet de favoriser la mise en valeur d'espaces naturels dotés d'un potentiel récréatif reconnu, tout en assurant une utilisation harmonieuse des ressources fauniques, forestières, hydriques, minérales ou autres. L'exploitation du parc a été confiée par le gouvernement à la MRC Antoine-Labelle, et ce, tel que prévu dans le *Cadre de référence gouvernemental pour la constitution d'un parc régional sur les terres du domaine public*.
- 2 La Corporation du Parc du Poisson Blanc est l'organisme qui assume, en collaboration avec la municipalité de Notre-Dame-du-Laus, les opérations quotidiennes du parc pour le compte de la MRC Antoine-Labelle.
- 3 M. Ken Ménard est décédé en avril 2012. La mise sur pied du parc aura constitué une des ses grandes réalisations comme maire de Notre-Dame-du-Laus.



Bureau d'accueil du parc, le « Bastion ».

SERGE VAUGEOIS

performance. Les ministères concernés, la MRC Antoine-Labelle, la municipalité de Notre-Dame-du-Laus et la Corporation du Parc du Poisson Blanc ont œuvré conjointement au sein d'un comité dont le principal objectif était de produire le plan d'aménagement et de gestion du parc sur la base duquel le gouvernement donnerait son aval à la création du parc.

Pour Jacques Supper, qui agissait à l'époque à titre de directeur de l'aménagement à la MRC Antoine-Labelle, « les membres du comité ont développé entre eux une forte complicité qui a été à la base d'une très importante mobilisation ayant permis d'aplanir les difficultés rencontrées et de moduler les règles habituelles des ministères. Sans cette complicité, le parc n'aurait certainement pas été créé aussi rapidement. »

Capacité financière

Pour Simon Trudeau, le directeur général du parc, il est évident qu'un des facteurs de succès du parc tient à sa capacité à utiliser divers leviers financiers pour assurer la continuité de ses opérations et surtout son développement : « L'appui politique dont disposait l'équipe du parc a permis d'obtenir, dès le départ, des sommes récurrentes provenant de la MRC Antoine-Labelle et de Notre-Dame-du-Laus. Sans ces appuis, il n'y aurait tout simplement pas eu de parc. La Caisse populaire Desjardins verse même de l'aide financière annuelle. Nous avons aussi eu accès à divers programmes gouvernementaux. Dès les premières années d'opération, nous avons disposé de nos propres revenus générés par les activités offertes dans le parc. Toutes ces sommes ont

servi de levier pour obtenir des aides financières nécessitant une contribution du milieu. Pour la construction du Bastion, nous avons obtenu un prêt d'une institution financière. Nous avons aussi reçu une aide financière non remboursable, un prêt sans remboursement de capital avant 15 ans et des sommes provenant d'enveloppes discrétionnaires d'élus. Donc, plus nous avançons, plus nous sommes en mesure de faire des montages financiers diversifiés et d'implanter des équipements sur le territoire. »

Équipe technique compétente

La CPPB a décidé de faire confiance à une équipe multidisciplinaire de jeunes diplômés pour assurer le développement du parc. Gino DiPalma affirme que ces jeunes apportaient des connaissances de pointe et un très fort enthousiasme. Cette équipe est maintenant constituée en coopérative de travail, appelée l'Enclume⁴, et offre des services-conseils en développement territorial, un plus pour toute la région.

Pour Jérémie Gravel, de l'Enclume, « des connaissances en informatique, géomatique, aménagement du territoire, gestion de projet, l'utilisation d'un réseau de personnes ayant des connaissances spécialisées et la forte volonté de l'équipe technique de développer ses compétences est à la base du succès du parc », lui qui précise que « l'équipe a été avant tout portée par la passion de réussir le projet. »

Résultats concrets rapides

Afin de s'assurer de maintenir les appuis politiques et l'intérêt de la population, il fallait selon Karl Dorais Kinkaid, membre de

l'Enclume et stagiaire à l'Ordre des urbanistes du Québec, que des résultats concrets sur le terrain soient visibles rapidement, de sorte que les gens puissent développer une confiance dans l'équipe de projet et qu'ils aient le sentiment que leur appui politique ou financier portait fruit. Ainsi, presque deux ans avant que le parc soit reconnu par le Gouvernement, la CPPB était à pied d'œuvre sur le terrain. De plus, chaque année, il est possible de voir de nouveaux produits touristiques ou de nouveaux équipements, maintenant ainsi l'intérêt de tous.

Participation de la population

Pour Thierry Clément, coordonnateur du parc régional, « sans la participation de bénévoles, le parc ne se serait pas matérialisé aussi rapidement. Ceux-ci ont participé dès le départ à diverses activités, soit la planification même du développement du parc, le nettoyage des îles du réservoir et la construction du Bastion où bon nombre d'entrepreneurs locaux ont même travaillé au coûtant. On ne peut cependant pas compter sur les bénévoles pour un engagement à long terme, car il y a essoufflement. Le plus important, c'est de pouvoir mobiliser le bon bénévole, au bon moment, et de miser sur une équipe technique permanente pour assurer la continuité de l'action. »

Les facteurs de succès qui viennent d'être présentés constituent pour Jocelyn Campeau, le directeur de l'aménagement à la MRC Antoine-Labelle, « une source d'inspiration dans le processus de création de deux autres parcs régionaux dans la MRC. » Il affirme aussi qu'il s'agit aussi d'un bel exemple de prise en main d'un milieu régional pour assurer la mise en valeur de son territoire. Le financement et la pérennité des parcs constituent cependant de grands défis d'avenir pour la MRC.

Si le Parc régional du Poisson Blanc maintient son rythme de développement, il pourrait sans doute devenir un produit d'appel pour toute la région des Laurentides. Son avenir demeure lié au maintien des facteurs de succès qui l'ont porté depuis son départ. Facteurs de succès qui s'avèrent par ailleurs fragiles; pensons seulement à la disparition des appuis politiques et financiers. Cependant, l'appui soutenu de la population locale et l'intérêt du parc pour ses utilisateurs sont certainement garants de sa pérennité. ■

4 <http://www.enclume.ca/>





30FOTO

Les républicains et la ville

Joël Thibert, urbaniste

Quelle sera la place des villes (et des politiques urbaines) dans la campagne présidentielle américaine qui s'amorce? Cela dépendra, en grande partie, de la décision du camp républicain d'en faire ou non un enjeu électoral et tout porte à croire que c'est exactement ce que prévoit faire la campagne républicaine.

Les républicains ne recueillent pas, traditionnellement, beaucoup d'appui dans les villes – en partie parce que les électeurs « urbains » aux États-Unis, en majorité plus éduqués ou alors plus pauvres que l'électeur médian, votent plus souvent pour les démocrates. De surcroît, le Parti républicain entretient depuis les années 1970 une relation ambivalente avec le « secteur urbain », qu'il considère et présente comme vivant au crochet de l'état. Les représentants républicains s'opposent même aux projets d'infrastructures qui bénéficieraient à tous, comme le réseau de trains à grande vitesse proposé par le président Obama ou le Trans-Hudson Passenger Rail Tunnel (ARC), projet qui faisait pourtant l'unanimité de part et d'autre de la rivière Hudson. Le « Grand Old Party » est donc perçu, par une grande partie de l'électorat, comme résolument anti-urbain.

Mais Mitt Romney, qui est lui-même originaire de la banlieue de Détroit et qui a vécu à Boston pendant de nombreuses années, compte vraisemblablement changer cette donne – non pas en prenant le parti d'investir plus dans les villes, mais plutôt en réformant de fond en comble l'aide aux municipalités.

C'est du moins ce que laissent présager certaines de ses récentes déclarations, qui ont été captées par des journalistes à son insu : « Je vais prendre plusieurs départements et agences à Washington et je vais les fusionner. Je ne veux pas trop m'avancer exactement sur celles que j'éliminerais. Comme par exemple le Département du logement et du développement urbain (HUD), que dirigeait mon père, et qui pourrait bientôt ne plus exister. »

L'abolition du HUD aurait, selon certains observateurs, un impact désastreux sur l'accessibilité au logement, ce qui est sa principale responsabilité. Mais d'autres commentateurs conservateurs, comme Josh Barro du magazine *Forbes*, sont d'avis que l'inabondabilité du logement a plus à voir avec les restrictions imposées par les municipalités sur le développement. « En éliminant les subventions du gouvernement fédéral, les municipalités locales n'auront pas le choix soit d'augmenter leurs taxes, soit de relaxer leurs règlements. »

Les réformes que mettrait en place Mitt Romney ne s'arrêtent pas là. L'ex-gouverneur du Massachusetts a aussi affirmé à plusieurs reprises que le gouvernement fédéral doit retirer son aide aux propriétaires qui risquent de perdre leur maison parce qu'en défaut de paiement de

leur hypothèque. « Il faut laisser la crise suivre son cours », affirme-t-il, afin que les prix atteignent leur plus bas niveau et que de nouveaux investisseurs puissent remplacer ceux qui n'ont plus les moyens d'être propriétaires.

D'un point de vue électoral, la logique est assez simple : ceux qui habitent les centres urbains dévitalisés en auraient assez des programmes gouvernementaux « paternalistes » qui auraient tous échoué ou presque (du point de vue républicain); ce qu'ils désireraient réellement, ce sont des « opportunités économiques ». Mitt Romney, en somme, croit que c'est en laissant le libre marché agir qu'on peut le mieux aider les villes – et il fait le pari que cette stratégie lui attirera la sympathie des électeurs des centres urbains, qui auraient soif de changement.

Qu'il se fasse élire ou non, ses propositions auront tout le moins comme effet de susciter le débat sur le rôle du gouvernement fédéral dans les affaires urbaines – un débat qui n'a pas eu lieu depuis trois décennies. ■

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



Oslo

Du pittoresque contemporain dans le quartier Aker Brygge

Olivier Legault



Diversité architecturale. Les types architecturaux, textures et couleurs abondent dans Aker Brygge, pourtant le gabarit des principaux bâtiments ne compromet pas la cohérence générale.

Oslo, capitale de la Norvège, est une ville en pleine transformation. Le quartier d'Aker Brygge témoigne bien de ces changements. Ancienne zone industrielle et chantier maritime datant du XIX^e siècle, le site fut l'objet d'une première reconversion dans les années 1980. Alors que d'autres transformations sont en cours, le quartier de 260 000 m², aujourd'hui majoritairement piéton, abrite 900 logements, près de 6000 emplois, des magasins, des salles de spectacles, des bars et des restaurants. Il accueille plus de 12 millions de visiteurs par an, en faisant ainsi le lieu le plus visité en Norvège. Pourquoi ce quartier est-il si attrayant ? Les réponses sont probablement nombreuses, mais la qualité de l'aménagement de l'espace et son « pittoresque contemporain » figurent certainement parmi les principales raisons à la base de sa notoriété.

En effet, dès le départ, la promenade qui longe la mer donne du charme au quartier. La définition de l'espace public, par la disposition des bâtiments, attise dès le départ la curiosité du passant. Ce qu'Aker Brygge offre, c'est de l'urbanisme de voyageurs, un lieu pour faire des promenades, pour tantôt pouvoir profiter des qualités de la mer, tantôt pour se protéger de ses tempêtes.

Pour créer un aménagement de qualité, les choix en matière de design urbain ont intégré des éléments du pittoresque et une grande diversité architecturale (voir photo 1). Quand on pense pittoresque, on voit généralement des vieilles villes, celles qui ont des grosses portes de pierre à travers lesquelles passe une rue qui rétrécit puis s'ouvre subitement sur une place publique d'où repartent des ruelles piétonnes qui serpentent entre les bâtiments et mènent à une cour intérieure où un petit café sert le meilleur capucino en ville. Penser pittoresque, c'est aussi réfléchir à Camillo Sitte et ses recherches tentant de caractériser les formes urbaines pittoresques. En actualisant les principes de Sitte, on peut argumenter que les avantages d'un tel design urbain ne sont

2

> Reconversion d'une usine à Aker Brygge. Remarquez les insertions de plus petits bâtiments qui ramène l'échelle aux sens des humains.

OLIVIER LEGAULT



3

Tranquillité du domaine privé. Les balcons et les appartements sont orientés vers les cours intérieures, ce qui assure l'intimité des résidents et permet la cohabitation avec la vitalité nocturne du quartier.

V



OLIVIER LEGAULT

pas qu'esthétiques. La diversité architecturale permet la mixité, autant sociale que fonctionnelle. Les mystères et les micros espaces publics créés par la structure du réseau viaire piéton encouragent la promenade. La souplesse du tissu urbain facilite l'intégration des infrastructures écologiques. Les lignes cassées et l'orientation soignée des bâtiments créent des parcours, des séquences et bloquent les corridors de vent, ce qui favorise l'adaptation de nos villes à l'hiver. Les différents types d'espaces publics en donnent pour tous les goûts, créant un milieu où la qualité de vie est au coin de la rue¹.

En fait, ce qui rend Aker Brygge intéressant, c'est sa manière d'incorporer des éléments du pittoresque et de les rendre

contemporains. C'est dans le réseau viaire piéton, dans l'interaction entre la sphère publique et le bâti du quartier, dans la manière d'incorporer une variété de volumes pour remettre les grandes dimensions des anciennes usines de briques rouges à l'échelle de l'homme (voir photo 2) qu'Aker Brygge trouve son charme. Les rues piétonnes interagissent avec les bâtiments de manière à créer un réseau d'espaces publics et semi-publics qui permet un dialogue entre l'intérieur et l'extérieur, où cette communication est facilitée par le prolongement du pavé de pierre dans le bâtiment. Une fois à l'intérieur, les ouvertures créées lors de la rénovation des immeubles forment un nouvel espace public en trois dimensions. Les commerces, les restaurants et les bars sont disposés au

niveau de la rue, les bureaux au-dessus, créant une zone tampon pour les habitations localisées au niveau supérieur. En orientant les appartements vers les cours intérieures (voir photo 3) et en retrait du bruit, les concepteurs d'Aker Brygge ont su instaurer un équilibre entre l'intimité recherchée par ceux qui habitent le quartier ainsi que la vitalité et l'atmosphère festive recherchées par les gens qui le visitent.

Enfin, le pittoresque contemporain permet d'intégrer une série d'enjeux sociaux et urbains, d'imaginer un quartier comme un milieu d'où la vie émane, où une diversité d'individus y trouvent leur compte pour former un tout à l'identité unique. ■

Olivier Legault est candidat à la maîtrise en urbanisme à l'Université de Montréal. olivier.legault@umontreal.ca

1 Camillio Sitte (1980), « L'art de bâtir les villes : l'urbanisme selon ses fondements artistiques », Paris, L'équerre, 188 pages.



L'urbanisme négocié

« Dans un monde où les autorités publiques de planification sont de plus en plus dépendantes des agents non gouvernementaux pour réaliser leurs objectifs, la pratique de l'urbanisme est susceptible de devenir de plus en plus une activité de réseautage et de négociation. »

Nigel Taylor, Urban Planning Theory since 1945, 1998, p. 145.

Traduit par la rédaction

À l'instar de Taylor, nous pouvons témoigner que la négociation est une activité de plus en plus fréquente en urbanisme. Ce n'est plus un aspect anecdotique de notre pratique. Plusieurs dispositions de la LAU portent sur des ententes à conclure, et donc à négocier : lotissement et parcs, ententes relatives à des travaux municipaux, dispositions particulières aux élevages porcins, pour n'en nommer que quelques-unes. Ces objets de négociations seront encore plus nombreux avec l'avènement de la LADTU.

Les urbanistes négocient avec les acteurs de la société civile, les promoteurs, les élus et avec les autres professionnels. La production de plans et de politiques tout comme la gestion de projets d'urbanisme font place à la négociation.

Pour son dossier de l'été 2012, *Urbanité* a voulu en savoir plus sur la place de la négociation dans le travail des urbanistes. Sur quoi et comment négocient les urbanistes?

Ces questions sont abordées sous l'angle légal par Me Jean-Pierre Saint-Amour, et sous l'angle théorique par François Goulet. Laurent Lussier et Catherine Vandermeulen ont pour leur part réalisé deux séries d'entrevues, le premier avec des urbanistes en pratique municipale et la deuxième avec des urbanistes en pratique privée.

Deux textes du dossier sont consacrés à des pratiques en émergence, la médiation dans les conflits publics en aménagement du territoire ainsi que la négociation d'accords de bénéfices à la collectivité. Le dossier se conclut par une entrevue avec l'urbaniste émérite Gérard Beaudet, à qui nous avons demandé *qu'est-ce qui est non négociable en urbanisme ?*

Bonne lecture!

Catherine Vandermeulen, urbaniste

Laurent Lussier, urbaniste-stagiaire

François Goulet, urbaniste



L'approche de la négociation raisonnée appliquée à l'urbanisme

François Goulet, urbaniste

La négociation raisonnée – aussi connue sous le nom de négociation *gagnant-gagnant* – s'oppose au modèle classique de la négociation *gagnant-perdant* qu'on associe souvent à un marchandage. La négociation raisonnée est devenue la forme de négociation la plus citée et la plus enseignée, et donc celle qu'un promoteur est le plus susceptible d'utiliser dans ses échanges avec un urbaniste municipal. Voici un court survol des principaux concepts de cette approche de négociation.

Imaginons la situation suivante, « le promoteur X veut pouvoir construire quatre étages, alors que l'urbaniste Y applique une réglementation qui ne permet pas plus de deux étages ». Après un pénible marchandage, les parties risquent de se rabattre sur une position mitoyenne de trois étages, ce qui suscitera l'insatisfaction des deux parties. Cet exemple illustre que la négociation classique limite les solutions possibles aux positions opposées et à l'espace entre elles. Cette approche suscite insatisfaction et une dégradation des relations entre les parties. Or, pour l'urbaniste municipal comme pour le développeur, il est important de préserver les relations, puisque les deux parties se reverront vraisemblablement pour négocier d'autres projets.

Les intérêts plutôt que des positions

L'approche raisonnée, développée par des auteurs de l'Université Harvard, déconseille d'entamer des discussions sur la base de positions, et recommande plutôt de rechercher des solutions créatives basées sur la connaissance des intérêts et motivations de chaque partie. En début de négociation (et même avant), chacun doit formuler ses préoccupations, et faire préciser celles de l'autre, surtout si celui-ci se cantonne sur une position. La question à poser dans un tel cas sera : « pourquoi » ? Pourquoi par exemple est-il si important pour le promoteur X d'obtenir quatre étages ? Dans l'exemple cité plus haut, l'intérêt du promoteur est peut-être la rentabilité de son projet alors que la municipalité souhaite un projet qui s'intègre bien au quartier environnant. Une fois que ces intérêts sont formulés, il devient alors possible de les concilier, par exemple en proposant des marges ou une implantation qui permettent au promoteur de construire une plus grande superficie de plancher tout en respectant le caractère du quartier.

« Il faut s'entendre sur les principes, les besoins et les objectifs avant de se lancer dans une planification détaillée », déclarait en 2005 l'expert en médiation Jacques Bénard. C'est grâce à cette approche que le groupe de travail qu'il a réuni en 2002 a pu en quelques semaines sortir de l'impasse qui paralysait depuis presque 10 ans le redéveloppement du site Benny Farm, dans l'ouest de Montréal.



Quelle est votre solution de rechange ?

Pour les théoriciens de la négociation raisonnée, le plus grand danger qui guette le négociateur est de se sentir obligé de conclure un accord. C'est pourquoi les négociateurs sont encouragés à réfléchir à ce que serait leur « meilleure solution de rechange » (MeSoRe) en dehors d'un accord négocié. En cas d'échec des négociations, avons-nous une porte de sortie, une alternative ? C'est à cette alternative que nous allons mesurer les propositions issues de la négociation. Plus on est satisfait de sa MeSoRe, plus on est en mesure d'améliorer les termes d'un accord négocié. Le pouvoir d'un négociateur est fonction d'une bonne MeSoRe.

Pour l'urbaniste municipal Y de notre exemple, sa MeSoRe est peut-être de laisser le terrain en friche, dans l'attente d'un promoteur avec un projet plus satisfaisant. Une telle MeSoRe peut sembler lui donner l'avantage de la négociation. Mais attention, il faut aussi considérer ce que pourrait être la MeSoRe de son vis-à-vis. Il est possible que la solution de rechange du promoteur de notre exemple soit de réaliser un projet conforme à la réglementation, ce qui est peut-être inintéressant pour la municipalité. Si c'est le cas, la position de repli de l'urbaniste municipal n'est plus disponible, et il aura tout intérêt à chercher à obtenir une entente négociée avec le promoteur.

C'est le règlement !

Les personnes qui sont formées à la négociation raisonnée apprennent qu'il faut refuser des positions du type « *Désolé, c'est le règlement* ». Or pour l'urbaniste, le règlement a force de loi, et ne peut être négociable. Comment concilier ces deux visions ?

C'est tout le métier de l'urbaniste d'apprendre à distinguer et manier les règlements qui ont un caractère prescriptif et ceux qui ont un caractère discrétionnaire : règlement sur les dérogations mineures, sur les usages conditionnels, sur les projets particuliers de construction, etc. Il n'est pas mauvais de rappeler que même pour ces outils discrétionnaires, la loi *prescrit* une démarche, des normes et des conditions. Même avec des outils discrétionnaires, tout n'est donc pas négociable.

Il peut y avoir plusieurs raisons qui justifient de considérer une dérogation, tout comme il peut y avoir plusieurs procédures pour traiter une telle dérogation. Pour aider l'urbaniste à résister aux pressions de ceux qui voudraient tout négocier, la négociation raisonnée propose un outil complémentaire à la MeSoRe, la *dernière solution acceptable*. Tout négociateur doit préparer une négociation en se demandant non seulement quelle est sa MeSoRe (et celle de son vis-à-vis) mais également quelle est sa position minimale, pour lui et ceux qu'il représente. Cette dernière solution acceptable peut être considérée comme un signal d'alarme, le seuil au-delà duquel la MeSoRe devient préférable.

L'urbanisme, une négociation multipartite

La négociation en urbanisme implique presque toujours plus de deux parties. Par exemple, l'élaboration d'un plan ou d'une politique se fait en interaction avec plusieurs ministères ou services municipaux, tout comme plusieurs municipalités sont impliquées dans l'élaboration du schéma d'aménagement d'une Municipalité régionale de comté (MRC). Et dans la négociation entre un urbaniste municipal et un promoteur, il y a toujours l'ombre d'un citoyen.

Les citoyens peuvent parfois sembler désavantagés dans une négociation sur un projet

en coalitions et communautés d'intérêt. De plus, les développeurs et les urbanistes partagent un langage technique commun que les citoyens ne possèdent pas toujours aussi bien. Par contre, les citoyens disposent du pouvoir du nombre, un pouvoir auquel les politiciens peuvent être sensibles. Ils disposent aussi d'un pouvoir accru si le projet qui fait l'objet de la négociation est susceptible d'approbation référendaire. Dans ce cas, le recours au référendum constitue la MeSoRe des citoyens.

Avec l'augmentation du nombre de participants, on passe de l'univers de la négociation à celui de la concertation. L'école de négociation de Harvard voit les deux termes

« Comment l'urbaniste municipal peut-il faire pression, donc, négocier comme partie prenante pour des objectifs de fonds (intégration architecturale, abordabilité, etc.) tout en encourageant un processus participatif pour faciliter les négociations entre les protagonistes ? »

d'aménagement. Ce n'est pas seulement une question de pouvoir. L'auteur John Forester fait remarquer que les intérêts du développeur sont généralement plus clairs, et qu'ils parlent généralement d'une seule voix, contrairement aux citoyens, souvent regroupés

presque comme des synonymes, mais cela ne fait pas l'unanimité. Dans certaines visions de la concertation, les intérêts et l'expertise n'ont pratiquement aucune place. Certains praticiens de la concertation vont même considérer toutes les opinions comme égales. Cette vision s'oppose à celle de la négociation raisonnée où l'intérêt est vu comme la motivation primaire à l'action et où l'expertise est source de négociation.

Six rôles pour l'urbaniste négociateur

La dimension multipartite de la négociation en urbanisme interpelle le praticien municipal de façon toute particulière : comment peut-il faire pression, donc négocier comme partie prenante pour des objectifs de fonds (intégration architecturale, abordabilité, etc.) tout en encourageant un processus participatif pour faciliter les négociations entre les protagonistes ? En d'autres termes, quand il négocie, l'urbaniste est-il à la fois juge et partie ?

Sur la base d'entrevues avec des urbanistes américains, John Forester a identifié six approches possibles à ce dilemme. Certains urbanistes municipaux se positionnent



1 Fisher, Roger, et al., *Comment réussir une négociation*, Paris Seuil, page 143.

comme experts de la réglementation, presque en retrait du débat, laissant d'autres prendre la décision. D'autres s'identifient comme représentant les intérêts des citoyens lorsqu'ils rencontrent les constructeurs. Bien qu'ils privilégient les rencontres bilatérales avec les promoteurs (c'est-à-dire sans la présence des représentants des citoyens), ils vont présenter aux promoteurs les préoccupations des citoyens et les inviter à en tenir compte dans leurs scénarios.

La troisième stratégie pour l'urbaniste est celle de l'entremetteur. Elle consiste à encourager les citoyens et les promoteurs à se rencontrer avant les étapes importantes de révision de projet ou de consultations publiques, afin d'identifier les irritants et les pistes de solutions.

Faut-il négocier avec une carte ?

Une carte, même conceptuelle, peut nuire à une négociation raisonnée, surtout si les intérêts et motivations de chacun n'ont pas encore été énoncés. Je donne souvent à mes étudiants cet exemple vécu lors d'une séance de travail. Les fonctionnaires de plusieurs services municipaux cherchaient, depuis plusieurs mois en fait, à s'entendre sur le réaménagement d'un secteur industriel. Les missions de chaque service s'affrontaient. À un moment de la discussion, un designer urbain intervint : « j'aimerais vous montrer un concept sur lequel j'ai travaillé qui pourrait peut-être faire consensus ». L'urbaniste qui présidait la rencontre s'opposa en posant la main sur le plan, empêchant ainsi qu'il soit déroulé. Son expérience lui dictait ce geste. Un plan, même conceptuel peut être vu comme une multitude de positions, que chaque intervenant interprètera en fonction de la mission de l'organisme qu'il représente : localisation des lampadaires, des bancs, des entrées charretières, place donnée à chaque fonction urbaine, etc. Le plan dans ces circonstances peut multiplier les objets de discorde au lieu de rapprocher les parties.

Par contre, une fois que les intérêts de chacun sont connus et reconnus, l'élaboration d'un plan intégrant ces intérêts peut être fort utile à la négociation. Dans le cas du site Benny Farm, c'est seulement une fois les principes énoncés que des scénarios préliminaires ont été mis sur plans.

Six approches à la concertation pour l'urbaniste municipal

- L'expert en retrait
- Le porte-parole
- L'entremetteur
- Le diplomate des petits pas
- Le médiateur intéressé
- Le médiateur indépendant

Adapté de Forester, John, *Planning In the Face of Conflict*

« Il faut s'entendre sur les principes, les besoins et les objectifs avant de se lancer dans une planification détaillée. »

La quatrième stratégie pratiquée par les urbanistes est celle de la diplomatie des petits pas. Forester a remarqué que dans certaines situations, les urbanistes favorisaient les rencontres privées pour transmettre les préoccupations du promoteur aux citoyens et vice versa, sans que les deux parties concernées se rencontrent. Cette approche permet à l'urbaniste d'être moins réservé dans ses commentaires que s'il devait parler simultanément aux deux parties.

La cinquième stratégie observée est celle où l'urbaniste joue un rôle de médiateur avec les autres parties à la table avec lui. Mais les urbanistes interviewés reconnaissent que ce ne sera pas une médiation aussi impartiale que le ferait un arbitre en matière de relation de travail, par exemple. C'est que les urbanistes – et les municipalités qui les emploient – ne sont pas neutres face à un projet, ils ont généralement un intérêt dans le résultat de la négociation.

Si cette partialité est un frein pour le succès de la négociation, il reste une sixième stratégie, le recours à un médiateur indépendant, accepté par toutes les parties. Ces médiateurs peuvent être recrutés auprès d'institutions locales reconnues. Montréal a parfois recours à cette approche. Ce fut le cas pour la réflexion sur le concept d'aménagement du secteur Lavo à la fin des années 1990.¹

Et vous, quelle est votre stratégie?

Bien que formulées dans les années 1980, les six approches à l'urbanisme négocié sont toujours d'actualité. On les discerne dans les pratiques québécoises d'urbanisme. Nous avons pu le constater lors d'entrevues avec des urbanistes municipaux et des promoteurs. Le résultat de ces entrevues fait l'objet des deux prochains articles. ■

François Goulet est urbaniste et chargé de cours. Il enseigne la participation publique et la négociation à l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal.

Pour en savoir plus :

Sur la négociation raisonnée – Fisher, Roger, et al. *Comment réussir une négociation*; Paris : Seuil, c2006, 267 pages

Sur les stratégies de concertation en urbanisme – Forester, John, *Planning In the Face of Conflict: Negotiation and Mediation Strategies in local Land Use Regulation*, dans *Journal of the American Planning Association*, vol. 53, no. 3, 1987, p. 303-314.

¹ Voir François Goulet, « Les terrains LAVO et Place Simon-Valois; Un projet, plusieurs maîtres d'œuvres », dans *Urbanité*, printemps 2009, p.33. www.ouq.qc.ca/documents/Urbanite_Printemps_2009.pdf

Émergence et consolidation de l'urbanisme contractuel sur le plan juridique

Me Jean-Pierre St-Amour, urbaniste

Depuis que les administrations publiques se sont vu reconnaître une compétence en matière d'aménagement du territoire, l'urbanisme opérationnel s'est essentiellement développé selon une double approche de planification indicative et de prescription réglementaire, la seconde manifestant indubitablement son autorité sur les initiatives des multiples agents privés de la société civile.

L'accent a en effet été mis sur les techniques réglementaires pour encadrer la réalisation des projets immobiliers privés et ensuite situer cet encadrement normatif dans une perspective de planification territoriale dont les principaux points de repère ont été, depuis l'adoption de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, les schémas d'aménagement à l'échelle régionale et les plans d'urbanisme à l'échelon local.

Toutefois, en même temps, le législateur québécois a élargi la marge de manœuvre des instances municipales par l'ouverture d'un front sur l'urbanisme discrétionnaire afin de se démarquer de la technique réglementaire de type normatif, strict et rigide. Il a aussi favorisé l'émergence d'un urbanisme contractuel. L'entente, le contrat et la convention prennent une toute nouvelle signification et c'est en ce sens que les administrations publiques peuvent développer une collaboration avec divers acteurs privés de manière à les amener à collaborer à la réalisation de leurs projets d'intérêt public. L'aménagement du territoire auquel participent ces divers projets prend ainsi une signification large de manière à englober l'ensemble des initiatives à caractère public et privé permettant de mieux structurer le territoire en terme d'équipements et d'infrastructures, mais aussi de promouvoir son développement économique et social.

La dimension contractuelle de l'urbanisme québécois s'exprime dès lors par l'intervention d'une entente formelle, quelle qu'en soit la terminologie ou la qualification. Il s'agit toujours d'une même dynamique de collaboration et chaque partie adhérente met à contribution une participation dans la recherche d'objectifs

communs reliés à un aspect quelconque relié à l'aménagement d'un territoire.

Des formats diversifiés

Les formes et les intervenants de l'engagement contractuel sont variés. Et le monde municipal n'est pas étranger à la gouvernance contractuelle dont certains des aspects ont des incidences sur l'aménagement du territoire. Ainsi, tout le régime des appels d'offres pour l'octroi de soumissions à l'égard de l'obtention de services professionnels privés en matière d'urbanisme et d'exécution de travaux d'infrastructures et d'équipements en témoigne. De même, les ententes municipales gouvernementales sont fréquentes. Outre celles, par exemple, intervenues en matière de voirie, soulignons les expériences pilotes d'aménagement ou même de gestion de territoire, comme c'est le cas de la gestion des terres publiques intramunicipales.

Les ententes intermunicipales, qu'elles se traduisent dans une délégation de compétences, une entente de services ou encore la création d'une régie autonome, s'inscrivent dans un même mouvement de collaboration contractuelle. À cet égard, plusieurs ententes intermunicipales entre des municipalités locales et aussi, parfois, les municipalités régionales de comté, en sont des exemples éloquentes, quoique l'on ne le perçoive pas ou qu'on ne les situe pas toujours dans une dimension d'aménagement du territoire. Pourtant, leur objet en est éminemment un qui concerne l'aménagement du territoire, ne serait-ce que dans la mesure où il soutient la réalisation ou la gestion d'équipements ou même d'infrastructures de desserte d'un territoire.

La politique de développement régional mise en place progressivement au Québec depuis les années 1980 a aussi souscrit à une perspective contractuelle alors que l'État a soutenu des efforts de développement économique des instances locales et régionales. Qui ne connaît par exemple les ententes conclues dans le cadre du pacte rural ? Dans un certain sens également, les activités des conseils régionaux des élus (CRE) et des centres locaux de développement (CLD) situent leur intervention dans une dimension contractuelle. Tous ces exemples convergent dans leur forme variée vers l'expression d'une nouvelle dynamique de gouvernance, celle de gouverner par contrat en associant dans des mesures variables les divers niveaux d'administration publique, et même le privé.

Le contrat dans la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*

Le contrat est également devenu un outil de valorisation inscrit dans la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*. Il a été particulièrement reconnu, avec l'émergence du pouvoir discrétionnaire à la fin des années 1980 tel qu'exprimé, par exemple, dans les techniques d'urbanisme que sont les plans d'aménagement d'ensemble (PAE), les projets particuliers de construction, de modification et d'occupation d'un immeuble (PPCMOI), ainsi que les ententes relatives aux travaux municipaux (ERTM). Dans chacun de ces cas cependant, l'outil contractuel a servi pour régir une interrelation entre l'autorité municipale locale et des propriétaires ou des promoteurs intéressés à réaliser des projets immobiliers, quelle qu'en soit l'envergure.



Dans le cas des PAE et des PPCMOI, les municipalités peuvent se prévaloir de la possibilité d'accueillir des projets privés en les assujettissant à une évaluation d'opportunité en fonction de divers critères déterminés dans la réglementation d'urbanisme applicable. Les municipalités peuvent ensuite, lors de l'approbation de ces projets, « négocier » des aspects pour les faire correspondre à leurs préoccupations tout en les assujettissant par ailleurs à des obligations ou à des conditions, notamment relativement à la prise en charge des divers frais, dont ceux relatifs à l'installation des infrastructures et des équipements appropriés. Souvent, leur acceptation est l'objet d'une entente entre la municipalité et le promoteur afin de préciser leurs obligations respectives à ces techniques.

De la même manière, des ententes ont pu être conclues avec des propriétaires, notamment dans l'application de la réglementation sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), mais aussi dans les conditions qui ont pu être prescrites par une municipalité à caractère agricole lors de l'approbation d'installations agricoles porcines suivant les dispositions particulières de cette loi à ce sujet. À cela s'ajoutent les exigences de contribution aux fins de parcs, de terrains de jeux et d'espaces naturels ou même d'emprise de voie de circulation comme condition d'approbation des opérations cadastrales : qu'est-ce que l'engagement à céder, si ce n'est un contrat ?

En réalité, les municipalités ont perçu dans toutes ces techniques des moyens d'amener les propriétaires et les promoteurs à consentir diverses concessions et nombre d'entre elles les ont utilisées comme instrument de « négociation » et d'exigence d'engagements divers. Les propriétaires et les promoteurs n'ont souvent guère le choix d'y consentir, non sans rechercher des atténuations et des accommodements, car les exigences affectent

indubitablement les scénarios financiers privés tout en réduisant les profits anticipés ou même en mettant en péril la rentabilité de certains projets. En ce sens, les exigences et les conditions posées sont toujours apparues des points névralgiques et de première importance dans l'équilibre entre les demandes municipales par rapport aux concessions consenties par les entreprises privées.

Et qui dit par ailleurs « équilibre », soulève en même temps la fragilité de la notion et les risques de rupture qu'elle comporte. Or, il faut mentionner que dans la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, le pouvoir de négociation n'a pas la même signification suivant les techniques et les outils discrectionnaires offerts. Dans certains cas, le législateur prévoit spécifiquement la possibilité d'exiger des conditions¹ mais en les

« [...] les contraintes bureaucratiques et les exigences (souvent tatillonnes) posées par les administrations, ont pour effet de décourager nombre de promoteurs à investir [...] »

balisant, et il faut toujours rappeler qu'une municipalité n'a pas le pouvoir d'abuser de sa compétence en formulant des exigences déraisonnables. Les tribunaux sont d'ailleurs occasionnellement saisis de litiges invoquant l'illégalité, comme c'est le cas par exemple dans la déviance vers l'expropriation déguisée². Et les tribunaux n'hésitent pas à qualifier de mauvaise foi l'exigence de conditions impossibles à satisfaire, compte tenu par ailleurs de la volonté de faire échec à l'implantation de certains usages³.

Il faut enfin rappeler que les tribunaux ont, à diverses occasions, souligné qu'une municipalité ne pouvait lier son pouvoir législatif à des obligations en faveur d'entreprises ou de propriétaires⁴, dans le cadre de relations contractuelles avec un promoteur, même s'agissant de l'exercice de son pouvoir discrétionnaire, à moins bien évidemment que le législateur ne le prévoit spécifiquement. Ainsi, par exemple, on comprendra dans cette perspective qu'une municipalité ne puisse s'engager à modifier sa réglementation de zonage en vue de promouvoir la réalisation d'un projet.

Le projet de loi sur l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme

Le projet de loi sur l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme⁵, qui annonce l'abrogation imminente de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, maintient pour l'essentiel les diverses techniques énumérées précédemment. Il propose aussi quelques nouveautés permettant de se prévaloir de modalités contractuelles dans l'application du pouvoir réglementaire discrétionnaire.

Parmi les nouveautés, il est intéressant de souligner que l'article 126 de ce projet de loi précise que le recours aux techniques reliées à l'urbanisme discrétionnaire (PAE, PIIA, PPCMOI, usages conditionnels) permet de souscrire à la conclusion d'une entente, ce qui apparaissait néanmoins implicite dans l'ancienne législation comme étant un accessoire à l'approbation à accorder ou aux conclusions imposées.

Quant à l'article 143 de ce projet de loi, il précise la possibilité, dans le cadre d'une réglementation de démolition, d'assujettir une autorisation de démolition à un engagement du requérant d'exécuter les travaux relatifs à la remise en valeur du site, à sa préservation et à son intégration dans un voisinage. Les engagements viendront

1 Par exemple, la notion de « condition » n'a pas la même portée en matière de dérogation mineure que celle des usages conditionnels. De même, on peut exiger des garanties financières s'il s'agit de PAE ou de PIIA mais le texte de la loi ne le prévoit pas en matière d'usage conditionnel ou même de PPCMOI.

2 *Landreville c. Boucherville*, [1978] 2 R.C.S. 801. Il s'agissait dans cette affaire de l'exigence comme condition d'exploitation d'une carrière, de l'obtention d'un tonnage de pierres et l'engagement à céder le terrain à la municipalité après un certain laps de temps.

3 Comme les porcheries en milieu rural : *Saint-Cyprien-de-Napierville c. 9110-8274 Québec Inc.*, 2009 QCCS 6566, EYB 2009-176964 (C.S.), J.E. 2010-1418 (C.S.), conf. 2011 QCCA 2048, J.E. 2011-1958 (C.A.), EYB 2011-197901 (C.A.).

4 *Pacific National Investments Ltd. c. Victoria*, [2000] 2 R.C.S. 919, (2001) 15 M.P.L.R. (3d) 1 (C.S.C.), J.E. 2001-64 (C.S.C.), REJB 2000-21473 (C.S.C.).

donner une portée encore plus concrète à l'idée de réutilisation du sol dégagé.

Une nouveauté, le règlement à caractère incitatif

La nouvelle loi introduit une technique d'urbanisme connue ailleurs en Amérique du Nord sous le vocable de « bonus zoning » et que les articles 130 et suivants du projet de loi 47 présentent comme un règlement à caractère incitatif.

« 130. Le règlement de zonage peut, dans toute partie du territoire identifiée à cette fin au plan d'urbanisme et conformément à des orientations, à des objectifs, à des stratégies et à des cibles qui y sont définies à cette fin, prévoir des normes destinées à s'appliquer, conditionnellement à la conclusion d'une entente avec le demandeur d'un permis, en remplacement d'une norme contenue dans le règlement, à l'exception toutefois d'une norme portant sur les usages autorisés au lieu visé par la demande.

L'entente doit porter sur la réalisation par le demandeur, sur le site visé par la demande ou à proximité de celui-ci, de certains aménagements ou équipements d'intérêt général supplémentaires à ceux qui sont inhérents à la réalisation du projet soumis par le demandeur. Elle doit contenir une description détaillée des travaux et une estimation des coûts de leur réalisation. »

Ainsi, selon cette nouvelle technique, la municipalité pourrait, dans la mesure où le promoteur consent, par exemple, à aménager un parc ou aménager une garderie, l'autoriser à ajouter un étage à un projet résidentiel. La municipalité ne peut donc l'exiger, mais elle a la possibilité de conclure une entente dans cette perspective. Toutefois, la technique ne pourra servir à exiger des infrastructures ou des équipements qui peuvent être autrement visés par une entente relative aux travaux municipaux dans la mesure où cette dernière est prescrite à un endroit.

Le législateur exclut cependant la possibilité d'autoriser d'autres usages que ceux visés par le règlement de zonage mais, peut-être, dans certains cas visés par les projets particuliers (PPCMOI), un objectif d'élargissement des usages autorisés pourrait-il être atteint.

La réglementation à caractère incitatif s'inscrit par ailleurs dans l'ensemble des réglementations d'urbanisme et pourrait être un instrument, utilisé en conjugaison avec les autres, pour atteindre de meilleurs résultats en matière d'aménagement du territoire.

L'inclusion de logements abordables

La future loi sur l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme encadre également une pratique de promotion de construction des logements abordables exercée, par exemple à Montréal, sur une base conventionnelle. À cet égard, les articles 182 et suivants méritent d'être cités (voir encadré p.22).

Elle peut établir des règles permettant de réserver, pour la durée qu'elle détermine, aux personnes à faible revenu ou à revenu modique l'achat ou la location de ces dernières.

L'on perçoit dans ces dispositions, tout comme dans celles du règlement à caractère incitatif, l'importance du document de référence qu'est le plan d'urbanisme pour bien situer les orientations, les objectifs, les stratégies et les cibles définis. C'est en fonction de ces critères de référence que les exigences pourront être rendues opposables en tenant compte par ailleurs des principes habituellement applicables de la raisonnable, du caractère non discriminatoire et même de l'équité et de la bonne foi lors de l'imposition des exigences.

Conclusion

Les auteurs et les tribunaux auront certainement l'occasion dans les prochaines années de traiter plus amplement de ces dispositions nouvelles, plus particulièrement eu égard à la manière dont les municipalités s'en serviront pour exiger les contributions.

On peut néanmoins percevoir la réticence des promoteurs et même les bras de fer

Pour votre
assurance auto,
mieux vaut être
à la bonne place.



Ordre
des Urbanistes
du Québec



laPersonnelle

Assureur de groupe auto, habitation
et entreprise

La bonne combinaison.

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

**DEMANDEZ
UNE SOUMISSION**

1 888 476-8737

lapersonnelle.com/ouq

Certaines conditions s'appliquent.





L'inclusion de logements abordables dans la LADTU

182. Le conseil peut, par règlement et conformément à des orientations, à des objectifs, à des stratégies et à des cibles définis à cette fin dans le plan d'urbanisme, assujettir la délivrance de tout permis pour la construction d'unités domiciliaires à la conclusion d'une entente entre le demandeur et la municipalité en vue d'améliorer l'offre en matière de logement abordable sur le territoire de la municipalité.
183. L'entente doit prévoir l'inclusion, dans le projet, d'un nombre déterminé d'unités de logement abordable, ou la construction de telles unités ailleurs sur le territoire de la municipalité.
184. L'entente peut prévoir que l'obligation d'inclure au projet ou de construire ailleurs sur le territoire de la municipalité des unités de logement abordable est remplacée, en tout ou en partie, par le versement d'une somme d'argent, par la cession d'un immeuble en faveur de la municipalité ou par un engagement de faire une telle cession. Elle peut assujettir la délivrance du permis au versement de la somme, à la cession de l'immeuble ou à l'engagement formel de faire une telle cession.

Toute somme versée par le demandeur conformément au premier alinéa et toute somme qui constitue le produit d'une aliénation, par la municipalité, d'un immeuble qui lui a été cédé conformément au premier alinéa fait partie d'un fonds réservé à la réalisation par la municipalité d'un programme de logements abordables.
185. Le règlement peut établir les règles permettant de déterminer le nombre et le type d'unités de logement abordable qui pourront être exigées et, le cas échéant, le montant de la somme d'argent qui pourra être versée; ces règles peuvent prévoir que ce nombre et ce montant seront déterminés dans l'entente sous réserve d'un nombre ou d'un montant minimal et d'un nombre ou d'un montant maximal qu'elles permettent de déterminer.
186. L'entente peut contenir des règles ou des normes sur les dimensions et le nombre de pièces des unités domiciliaires visées, sur leur emplacement dans l'ensemble domiciliaire ou ailleurs sur le territoire de la municipalité et sur leur conception et leur construction.

dans les négociations les concernant compte tenu des impacts financiers. Il faut cependant rappeler aux administrations municipales, autant à leurs élus qu'à leurs fonctionnaires, l'importance de la bonne foi et de la raisonnable. Ce sera de plus en plus un point de friction. Et ce n'est pas parce que les promoteurs ne contestent pas la validité des exigences posées que cela n'a pas d'impact sur le développement d'une municipalité. Il n'est pas difficile de se convaincre, par exemple, qu'en plus de la question des coûts du développement, les contraintes bureaucratiques et les exigences (souvent tatillonnes) posées par les administrations, ont pour effet de décourager nombre de promoteurs à investir, ce qui se fait donc au détriment de la ville et au profit de municipalités voisines où les administrations sont plus conciliantes. L'idéalisme urbanistique a son prix et ses effets pervers,

et ce malgré toutes les « bonnes » intentions et les « bonnes » perceptions des pilotes de dossiers.

Il y a des instruments intéressants, à tout le moins sur le plan théorique, mais il ne faut jamais oublier que malgré les innovations apportées par le législateur, nous demeurons fondamentalement à l'intérieur d'une société de libre entreprise. Et même si les promoteurs acceptent de se plier « de bonne grâce » aux exigences nouvelles imposées - présumément pour un meilleur urbanisme -, il va de soi que ce sera toujours le citoyen ou le consommateur qui devra en payer le prix. Le prix se manifeste par l'exode urbain, mais il s'exprime aussi en termes de loyer, de prix d'achat d'unités de logement, par exemple.

L'ouverture à l'élargissement des compétences sur l'urbanisme contractuel offre

indéniablement un outil additionnel pour mieux gérer l'aménagement du territoire. Mais comme pour tout outil, il faut apprendre à l'utiliser afin d'obtenir les meilleurs rendements d'efficacité et de résultat. La discussion ne fait que commencer à leur égard.

Il n'est pas possible d'établir clairement l'impact de ces mesures sur l'offre immobilière et on peut également s'interroger au bout du compte sur la qualité réelle de l'habitat urbain planifié en résultant. En ce sens, la question est posée : avons et aurons-nous un meilleur aménagement du territoire pour autant ? ■

Jean-Pierre St-Amour est avocat et urbaniste. Il exerce au sein du cabinet Deveau, Bourgeois, Gagné, Hébert & associés à Laval. Il a développé une expertise en droit municipal et plus particulièrement en droit de l'urbanisme. Il est l'auteur de plusieurs ouvrages sur le droit municipal de l'urbanisme.



DIETMAR HOEPFL

L'urbaniste municipal et la négociation Trouver la faisabilité

Laurent Lussier, urbaniste-stagiaire

En quoi consiste le travail de négociation
des urbanistes du domaine municipal ?

Il s'agit bien souvent de trouver
une faisabilité à un projet en convenant des manières de
répondre aux principes et orientations d'aménagement que la
municipalité s'est donnés. Et pour cela, il faut savoir être créatif,
convaincant et parfois même, utiliser son sens de l'humour.

Les urbanistes œuvrant dans le domaine municipal à l'échelle locale ou régionale ont plusieurs occasions de négocier. Ils négocient dans le cadre des Plan d'implantation et d'intégrations architecturale (PIIA) et des Projet particulier de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI), de conventions sur les prolongements de rue, ou de la validation de la conformité des modifications au plan ou aux règlements d'urbanisme. Le directeur général de la Ville de Laprairie, Jean Bergeron, affirme être « toujours en train de négocier. » Il considère que les urbanistes se trouvent dans un rapport de négociation autant avec les autres acteurs du secteur public, qu'avec les promoteurs, le CCU, le conseil municipal et les citoyens. « La négociation, c'est une relation d'influence », résume Jean Bergeron, et celle-ci se manifeste dans les différentes facettes du travail de l'urbaniste.

D'autres ont une définition plus nuancée de la négociation et ils distinguent celle-ci des autres types de relations d'influence. Marlène Schwartz, de l'arrondissement montréalais de Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce, juge que son rôle par rapport au CCU ne consiste pas à négocier, mais plutôt à exposer les composantes d'un projet et les études qui en documentent les impacts. Dans le même esprit, Chantal Laliberté, de la MRC Les Moulins, considère que l'urbaniste a la responsabilité de conseiller et d'orienter les élus en leur présentant clairement tous les aspects relatifs à un dossier, mais pas nécessairement de « négocier » avec eux. En effet, puisqu'en vertu de la loi, l'aménage-

ment du territoire est une responsabilité qui incombe aux élus, ce sont ces derniers qui détiennent les pouvoirs décisionnels.

Tous les professionnels reconnaissent toutefois que leur milieu de travail est rempli d'intervenants avec qui ils doivent dialoguer et argumenter. S'agit-il de négociations ? Les théoriciens, comme Roger Fisher¹, affirment que l'on négocie lorsque l'accord de l'autre partie est nécessaire pour agir ou prendre une décision. Dans certains cas, les urbanistes municipaux ont formellement besoin de l'accord de quelqu'un d'autre, comme lorsqu'ils signent une entente sur les travaux municipaux. Mais dans d'autres cas, c'est plutôt une obligation morale qui les lie à une autre partie. Dans le cas d'un conflit avec un groupe de résidents, par exemple, les urbanistes peuvent choisir de négocier parce qu'ils jugent préférable d'avoir leur appui. Mais ils peuvent aussi choisir de les ignorer. Il ne semble donc pas y avoir de frontière claire entre les moments de pure négociation et toutes les autres formes de relations d'influence.

Négocier entre les lignes

La situation de négociation typique pour les urbanistes municipaux porte sur une modification réglementaire ou l'application d'un règlement discrétionnaire. L'urbaniste et ses collègues du secteur public, de même que le promoteur et ses consultants, sont les principaux acteurs de cette discussion. « Ce qui est en jeu, c'est presque toujours l'application d'une norme réglementaire, » résume Bruno Collin de l'arrondissement de Ville-Marie à Montréal.

Le principal intérêt des urbanistes dans la négociation est de trouver une manière de rendre le projet conforme. « On essaie de trouver une faisabilité », explique Alain Roch de la Ville de Saguenay. Parfois le règlement s'avère mal adapté à la nature d'un projet ou aux réalités du site. Dans certains cas, il reste muet sur certaines modalités de son application. Les urbanistes négocient donc entre les lignes du règlement, afin, comme l'explique Bruno Collin, « de convenir d'une manière d'en respecter l'esprit. » Mais plus encore : la négociation permet d'aborder des éléments qui échappent au règlement et de produire de meilleurs projets. De l'avis général, la négociation permet d'aller chercher plus de qualité dans les projets que le règlement.

Mais qu'est-ce que « plus de qualité » signifie ? En fait, les urbanistes négocient afin de mettre en œuvre les orientations d'aménagement de leur territoire. Selon les milieux, ces orientations prennent diverses formes. Les urbanistes montréalais se réfèrent à un ensemble de plans et de politiques. À Laprairie, en plus des plans et politiques, Jean Bergeron explique qu'il valide auprès des élus les balises qui le guideront avant une négociation importante. Ainsi, les urbanistes avec qui nous avons discuté ne voient pas de contradiction entre la planification et la négociation. Au contraire, c'est en discutant des projets avec les promoteurs qu'ils mettent en œuvre les objectifs de planification. Comme l'explique Bruno Collin, les orientations d'aménagement s'avèrent de toute façon souvent contradictoires entre elles :

1 Voir l'article « L'approche de la négociation raisonnée appliquée à l'urbanisme », page 18

« c'est alors l'urbaniste qui est appelé à concilier ces oppositions. »

Inventer, plaider, faire rire

Négocier demande de multiples savoir-faire. « Il faut être imaginatif, » affirme Jean Bergeron. En effet, les urbanistes sont invités à contribuer aux projets en recherchant des solutions dans le cadre de leurs négociations. Alain Roch raconte qu'il a dû travailler avec les représentants des travaux publics de la Ville de Saguenay afin de trouver une manière d'assurer le déneigement d'une rue où l'espace était restreint dû à la proximité d'une coulée. À Montréal, un projet résidentiel qui ne devait pas, en vertu d'un classement du ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, offrir de vues sur la cour d'un monastère voisin a nécessité un travail intense de l'équipe du promoteur, du ministère et des professionnels de la Ville, dont Marlène Schwartz faisait partie. Dans de tels cas, la crédibilité de l'urbaniste dans les négociations dépend en partie de sa capacité à trouver des solutions.

Mais en plus de la recherche de solutions, la

négociation comprend aussi une bonne part de persuasion. « On parle beaucoup de négociation, mais on pourrait tout aussi bien parler de plaidoirie, » résume Bruno Collin. Selon lui, l'urbaniste municipal doit d'abord plaider efficacement afin de convaincre le promoteur et ses consultants de respecter les grandes orientations d'aménagement. Si cette première négociation se déroule avec succès, l'urbaniste doit ensuite élaborer un nouveau plaidoyer qui s'adressera cette fois aux comités consultatifs, aux politiciens et, en fin de compte, au public. Les promoteurs sont aussi appelés à plaider. « Ils doivent démontrer la qualité de l'intégration de leur projet au milieu et de sa conformité aux objectifs du Plan d'urbanisme », résume Marlène Schwartz.

Entretenir de bonnes relations avec les gens est aussi nécessaire pour négocier. « Il faut donc savoir adapter les requêtes pour ne pas perdre les gens », affirme Jean Bergeron. Dans le cas d'un aménagement extérieur, par exemple, un petit commerçant indépendant ne peut pas fournir les mêmes plans détaillés qu'un franchisé ou qu'un grand commerce,

illustre-t-il. Dans la gestion des grands dossiers d'aménagement, assurer un suivi personnalisé des dossiers avec ses interlocuteurs et prendre soin de les aviser en amont des processus de travail permet d'aplanir bien des embûches potentielles. « Et lorsque la tension monte lors d'une rencontre, ajoute Chantal Laliberté, il faut savoir désamorcer la situation avec humour, lorsque cela est possible naturellement. » Entretenir de bonnes relations s'avère nécessaire, parce qu'après tout, les mêmes interlocuteurs se recroisent souvent d'un dossier à l'autre.

En plus de ces différents savoir-faire, les urbanistes municipaux ont aussi avantage à bien connaître les outils d'urbanisme. En fait, l'expérience a un effet direct sur la capacité à négocier. Certains urbanistes se retrouvent même à conseiller les promoteurs débutants, ce qui les place dans une position avantageuse pour négocier.

Et enfin, la dynamique sociale et institutionnelle dans laquelle les urbanistes se trouvent a évidemment un impact. « La force de négociation de l'urbaniste municipal dépend de l'appui qu'il reçoit de la part de ses

UN ACCÈS UNIQUE
à l'information et aux ressources du milieu du **bâtiment durable**

VOIR VERT.ca



DISPONIBLE
MAINTENANT EN
VERSION MOBILE



Programme abrégé



Ordre des
Urbanistes du
Québec



Pensons autrement l'urbanisme

convergence | durabilité | innovation

Congrès 2012
Lévis du 26 au 28 septembre



Sommes-nous les acteurs de l'urbanisme du 21^e siècle, un urbanisme de convergence, de coopération, de durabilité et d'innovation ?

L'urbanisme qui s'ébauche en ce début de 21^e millénaire a été qualifié d'un urbanisme où les plans seront élaborés en les discutant, les négociant et les faisant évoluer; d'un urbanisme où l'analyse sera présente en permanence; d'un urbanisme où la conception et la réalisation des projets résulteront de l'intervention d'une multiplicité d'acteurs aux logiques différentes, et de la combinaison de leurs logiques; d'un urbanisme où le projet urbain devient un instrument de connaissance et de négociation; d'un urbanisme précautionneux se donnant les moyens de prendre en compte les externalités et les exigences du développement durable; d'un urbanisme réactif, flexible, négocié, en phase avec les dynamiques de la société et fait d'éléments hybrides, de solutions multiples, de redondances, de différences; d'un urbanisme multisensoriel qui enrichit l'urbanité des lieux en émancipant le design urbain des idéologies urbanistiques et politico-culturelles pour faire une place nouvelle aux choix formels et esthétiques.

C'est avec enthousiasme que les membres du comité organisateur vous accueillent à Lévis pour réfléchir à cet urbanisme du 21^e siècle. En espérant que votre séjour soit des plus agréables et enrichissants.

Le comité organisateur :

Robert Cooke, urbaniste, Vice-président de l'OUQ
Noël Pelletier, urbaniste, Ville de Lévis
Claude Beaulac, urbaniste, Directeur général

Sonia Roux, urbaniste, Ville de Lévis
Paul Arsenault, urbaniste, Écoumène et Territoire
Geneviève Masson, chargée des communications

Programme

Mercredi, 26 septembre

De 14 h 00 à 17 h 30

Ouverture du congrès

Allocution d'ouverture de madame **Danielle Roy Marinelli**, mairesse de la Ville de Lévis



Bloc A : CONFÉRENCES D'OUVERTURE | Pensons autrement l'urbanisme

- C1. Pensons autrement... la ville de demain**
Catherine Marchand, économiste et urbaniste, auteure de « La ville de demain » recherche publiée par le Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du Territoire
- C2. Pensons autrement... communiquer une vision - le Branding municipal**
Pierre Léonard, Président sortant de la Société des designers graphiques du Québec (SDGQ) et associé chez Parallèle Branding
- C3. Pensons autrement... l'espace public - le code de la rue**
Benoît Hiron, Chef de groupe, CERTU-Sécurité des usagers et des déplacements, France (à confirmer)

De 18 h 15 à 22 h 30

COCKTAIL D'OUVERTURE | Croisières AML, prenez place à bord du Louis Jolliet

Une croisière sur le fleuve Saint-Laurent, à la découverte de points de vue saisissants sur Lévis et la Capitale nationale et accompagné de David Gagné, historien à la Ville de Lévis et administrateur d'Archéo-Québec.

M. Gagné présentera les dynamiques ayant forgé le développement urbain de Lévis et ses relations avec le fleuve ainsi que le guide pratique sur l'archéologie préventive, ouvrage de référence réalisé à l'intention des urbanistes.



Jeudi, 27 septembre

De 07 h 15 à 08 h 15 Petit déjeuner

De 08 h 15 à 09 h 45

Bloc B : ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE de l'Ordre des urbanistes du Québec

De 08 h 15 à 12 h 00

Bloc C : ATELIERS CONFÉRENCES | Convergence | Durabilité | Innovation

Cette année le comité organisateur innove avec une nouvelle formule : les ateliers-conférences. Cette formule qui permet l'interaction entre les participants et le conférencier, permettra à tous les congressistes d'assister et de participer à toutes les conférences. Ainsi vous ne manquerez rien !

- A1. **Pensons autrement... la médiation et l'acceptabilité sociale**
Jacques Bénard, Associé principal, ACERTYS | relations citoyennes
- A2. **Pensons autrement... le développement durable appliqué : traduire les intentions en réalité**
Jean-François Lepage, Biol., B. Arch., C. Sc. Ed., PA LEED, Directeur Intégration · Développement durable, CIMAISE-FBA
- A3. **Pensons autrement... la protection de la biodiversité urbaine**
Daniel Hodder, Chef de division, Grands parcs et verdissement à la Ville de Montréal
- A4. **Pensons autrement... le développement urbain et ses acteurs**
Pierre LaFlamme, économiste, Fondateur de Demarcom
- A5. **Pensons autrement... les réseaux techniques urbains – incontournables dans vos projets**
Sylvain Boudreau, ing. M.Ing., Coordonnateur Réseaux techniques urbains, Ville de Gatineau

De 12 h 00 à 14 h 30

Bloc E : DÎNER DES EXPOSANTS

Courez la chance de gagner un iPad2 en visitant nos exposants.



De 14 h 30 à 17 h 30

Bloc C : ATELIERS CONFÉRENCES (suite)

- A1. **Pensons autrement... la médiation et l'acceptabilité sociale**
- A2. **Pensons autrement... le développement durable appliqué : traduire les intentions en réalité**
- A3. **Pensons autrement... la protection de la biodiversité urbaine**
- A4. **Pensons autrement... le développement urbain**
- A5. **Pensons autrement... les réseaux techniques urbains – incontournables dans vos projets**

De 18 h 00 à 22 h 00

BLOC G - Soirée GALA EXCELLENCE

Le Gala Excellence est l'occasion de rendre hommage à des membres qui se sont particulièrement distingués. C'est l'occasion également de souligner la relève méritante, ces finissants des programmes reconnus qui se sont démarqués au cours de leurs études.

- **COCKTAIL GALA**
- **GALA EXCELLENCE**
- **SPECTACLE**

Alexandre Barrette, humoriste

L'humour aurait entre autres pour bienfait d'améliorer les fonctions cognitives, de faciliter les rapports avec les autres et de s'intégrer à un groupe... Il est donc tout indiqué pour un congrès de l'OUQ !



Vendredi, 28 septembre

De 8 h 30 à 10 h 00

Bloc H : CONFÉRENCES | Pensons autrement l'urbaniste

- C4. **Pensons autrement... la gestion du design urbain**
Ken Greenberg, architecte et urbaniste, fondateur d'Urban Strategies et directeur principal de Greenberg Consultants Inc. de Toronto
- C5. **Pensons autrement... les nouveaux savoirs urbains et la reconnaissance professionnelle**
Jacques Besner, urbaniste, président du Comité des Affaires internationales de l'ICU, Vice-président du Commonwealth Association of Planners (CAP) et représentant de l'ICU au sein du Global Planners Network (GPN)

De 10 h 00 à 12 h 30

Bloc I : TABLES RONDES | Pensons autrement l'urbaniste

En préparation des festivités du 50^{ième} anniversaire de l'Ordre des urbanistes du Québec, le comité organisateur vous donne la parole sur comment marquer l'évolution de la profession d'urbaniste et lui donner un nouvel élan pour les cinquante prochaines années. En tables rondes et en plénière, à vous de vous prononcer sur les enjeux de la profession, de sa pratique, de sa formation, de sa déontologie, de son positionnement professionnel et de sa reconnaissance. Bref comment penser autrement l'urbanisme et l'urbaniste ?

De 12 h 30 à 14 h 00

DÎNER DE CLÔTURE

Lieu du congrès et hébergement



Centre de congrès et d'expositions de Lévis

5750, rue J.-B.-Michaud, Lévis (Québec) G6V 0B2

T : 1 888 838-3811

info@centrecongreslevis.com

Four Points by Sheraton Lévis

5800, rue J.-B.-Michaud, Lévis (Québec) G6V 0B3

T : 1 888 838-0025

fourpoints.com/levis

Tarif préférentiel pour les congressistes

www.ouq.qc.ca/Congres2012/Accueil2012.html

supérieurs hiérarchiques et des élus municipaux », affirme Bruno Collin. Mais il arrive que cette force soit puisée ailleurs, précise-t-il, notamment dans le discours en faveur des orientations d'aménagement que tiennent les comités consultatifs, les groupes de pression ou même les médias. Lorsque les promoteurs anticipent la réception de leur projet en consultation publique, ils sont plus enclins à apporter les ajustements que leur suggèrent les urbanistes.

Les gardiens du processus

En plus de négocier, les urbanistes municipaux ont aussi la responsabilité de s'assurer que les négociations sont menées dans les règles de l'art. « En tant que fonctionnaires, on est les gardiens du processus », affirme

Alain Roch. Cela signifie que tous les promoteurs doivent bénéficier d'un traitement égal. Pour les ententes de financement des travaux, par exemple, la municipalité doit se doter de balises claires. « Pourquoi un promoteur qui crie plus fort va avoir du financement et celui qui ne crie pas va devoir payer toute la somme ? », illustre Jean Bergeron.

Les urbanistes municipaux doivent également savoir départager les demandes des promoteurs. En effet, si certaines demandes sont légitimes, d'autres dépassent le cadre de ce qui est négociable. Pour Alain Roch, il y a une différence entre les solutions intelligentes qui rendent un projet possible et les concessions sur la qualité qui permettent

simplement aux promoteurs d'économiser de l'argent. « On ne peut pas diminuer l'épaisseur de l'asphalte que l'on exige, par exemple ».

Au bout du compte, un plan et des balises claires sont nécessaires pour négocier — c'est d'ailleurs ce que réclament les urbanistes du secteur privés, comme le montre l'article en page [...]. Par conséquent, les grands principes, les grandes orientations et les objectifs ne devraient pas être négociables. « Ce qui est négociable, c'est la façon de les atteindre », conclut Bruno Collin. ■

Laurent Lussier, urbaniste-stagiaire, est collaborateur régulier à Urbanité.

Les professionnels interviewés

Jean Bergeron, urbaniste, est directeur général de la Ville de Laprairie.

Bruno Collin, urbaniste, est chef d'équipe et conseiller en aménagement à l'arrondissement de Ville-Marie à Montréal.

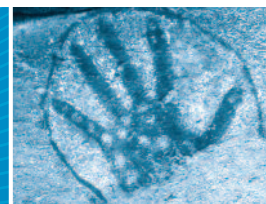
Chantal Laliberté, urbaniste, est aménagiste à la MRC Les Moulins.

Alain Roch est géographe à la Ville de Saguenay.

Marlène Schwartz, urbaniste, est conseillère en aménagement à l'arrondissement Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce à Montréal.



ADHÉREZ À LA SIGNATURE NUMÉRIQUE GRATUITEMENT!



Bienvenue aux membres de l'OUQ!

Depuis le 1^{er} juin, les membres de l'Ordre des urbanistes du Québec peuvent se munir d'une signature numérique de confiance. Pour célébrer l'arrivée de l'OUQ dans notre communauté de professionnels, **Notarius paye les frais d'adhésion*** à la signature numérique jusqu'au 30 septembre, une valeur de 140\$.

Des rabais supplémentaires sur les frais d'abonnement annuels sont disponibles pour les groupes de 51 utilisateurs et plus.

Pour plus d'informations sur la signature numérique et/ou pour organiser une démonstration en ligne, n'hésitez pas à nous joindre par courriel à **ventes@notarius.com** ou encore par téléphone au **1 888 588-0011**.

* Taxes en sus. Cette promotion ne s'applique pas aux frais d'abonnement annuels de 185 \$.

www.notarius.com/OUQ



Négocier avec
un urbaniste

Le point
de vue des
promoteurs

Catherine Vandermeulen, urbaniste

Dans le but de dresser un portrait général de la négociation en urbanisme du point de vue du promoteur, nous avons réalisé des entrevues avec quelques urbanistes du secteur privé et communautaire. À la lumière de ces entrevues, on constate que la négociation constitue une grande part du travail de l'urbaniste-promoteur immobilier. Que ce soit dans le secteur privé ou communautaire, pour une tierce partie ou à leur propre titre, les promoteurs interrogés affirment que l'élaboration d'un projet immobilier demeure complexe en raison des multiples lois ayant trait à l'aménagement, des différents règlements municipaux en vigueur et des nombreux intervenants.

DOSSIER



Afin de réussir, il est essentiel « de suivre les étapes une par une et d'établir des relations constructives avec les interlocuteurs », explique M. Pierre Malo, urbaniste et directeur du développement à l'entreprise Samcon.

Lors de l'élaboration d'un projet, plusieurs enjeux viennent définir le rapport de force entre l'urbaniste promoteur ou le représentant du promoteur, dans le cadre d'un projet de développement, et l'urbaniste-approbateur. Plus d'un interviewé affirme que l'échéancier lié au projet sous approbation représente le nerf de la guerre. Les exigences de présentation du dossier, c'est-à-dire le degré de précision des plans nécessaires pour soumettre un dossier, sont une autre source de friction. Pour d'autres encore, ce sont plutôt les caractéristiques mêmes d'une proposition, tels la densité ou le ratio de stationnement, qui sont le principal objet de négociation.

En dépit des enjeux sous-jacents, pour aboutir à un accord, la négociation dite « raisonnée » apparaît essentielle. Les urbanistes-promoteurs souhaitent un interlocuteur qui réagisse au contexte et collabore

à la recherche de solutions. Si une fine connaissance du cadre réglementaire et des outils d'urbanisme demeure inestimable, une compréhension mutuelle est primordiale. « Quand une relation est appréhensive, on n'avance pas vers un accord, dit M. Sylvain Gariépy, urbaniste et président de la nouvelle firme Provencher Roy + Urbanisme. Même si parfois, nos clients veulent marchander, nous cherchons plutôt une forme de négociation gagnant-gagnant. L'idée c'est d'être honnête et le plus ouvert possible. »

Les avis des urbanistes que nous avons interviewés divergent sur la participation des citoyens dans le processus de négociation d'un accord. Quelques-uns préfèrent mener leurs propres préconsultations et organisent des charrettes, des comités, séances d'informations ou « réunions de cuisine » pour consulter les résidents à travers des échanges ciblés. Inversement, d'autres cautionnent un processus transparent encadré par la municipalité. Comme l'explique M. Malo, qui préfère cette dernière approche : « Nous avons au moins douze chantiers. Nous ne pouvons pas réaliser des consultations pour

chaque projet. Nous passerions nos soirées à ne faire rien d'autre que cela. »

Lors des consultations menées par les urbanistes et les promoteurs (ou représentants de promoteurs), les urbanistes municipaux, eux, sont parfois absents ou maintiennent un rôle d'observateur quelque peu effacé. À ce titre, l'urbaniste municipal n'a aucun intérêt à se placer entre les citoyens et le promoteur. Il ou elle joue plutôt le rôle de conseiller expert de la réglementation et confie la prise de décision aux élus. Aucun des urbanistes qui ont été interviewés n'a parlé de l'urbaniste municipal en tant que médiateur, car ceux-ci ne sont pas neutres par rapport au projet et ont un intérêt dans les accords négociés. Toutefois, l'idée d'avoir un autre interlocuteur, un consultant externe spécialisé en médiation ou en consultation semble plaire comme solution.

Plusieurs facteurs semblent peser sur les négociations. À Montréal, les promoteurs immobiliers rencontrés, qu'ils œuvrent dans le secteur privé ou communautaire, déplorent les dissimilitudes croissantes entre les règlements d'arrondissements, une réalité

qui s'exacerbe depuis la réorganisation administrative des villes de l'île en 2002.

Les promoteurs déplorent dans certaines situations le manque de vision, car ils ne savent pas comment se positionner. « L'absence de vision axée sur la requalification d'un secteur par les autorités municipales ne peut que se traduire par l'accroissement des délais qui aura inévitablement un impact sur le projet et sa réalisation éventuelle », explique M. Gariépy. Que faire de tout le travail de planification qui est indéfiniment mis sur glace, et des investissements qui ont été engagés dans cette préparation ?

Ceci nous mène à un autre facteur, celui du montage financier. Le promoteur communautaire est tributaire des demandes de subvention auprès de divers paliers gouvernementaux et le promoteur privé doit négocier son financement avec diverses institutions bancaires et autres partenaires. Tous deux s'entendent pour dire que la sensibilité des urbanistes municipaux aux questions de rentabilité est fort variable. On observe trop souvent, disent les urbanistes interviewés, une position intransigeante vis-à-vis du cadre réglementaire, sans tenir compte de l'impact sur la rentabilité du projet. Dans ces situations, les promoteurs tentent de rétablir un pouvoir de négociation en invitant les propriétaires de terrain ou le client à table pour obtenir un accord plus favorable.

M. Gariépy reconnaît que le contexte immobilier a beaucoup changé depuis les années 1990 : « Aujourd'hui, les municipalités sont submergées de demandes de permis de construction et il est tout à fait normal que les délais d'approbation puissent en être affectés et que le cadre réglementaire soit plus sévère. » Il n'en demeure pas moins qu'il faut trouver des moyens pour minimiser ces délais puisque les promoteurs font face à des échéanciers liés au financement qui ne peuvent pas être reportés indéfiniment.

Les personnes rencontrées constatent qu'il y a de plus en plus d'urbanistes municipaux qui ont acquis durant leur formation des outils de gestion de projets et d'analyse de rentabilité immobilière. Ces connaissances, ainsi qu'une bonne formation complémentaire en négociation, s'avèrent un incontournable, autant pour les urbanistes-promoteurs, ou qui représentent des promoteurs, que pour les urbanistes municipaux. ■

Catherine Vandermeulen, urbaniste, est collaboratrice régulière à Urbanité.

L'auteure remercie Monsieur Sylvain Gariépy, urbaniste et président de Provencher Roy + Urbanisme, Monsieur Pierre Malo, urbaniste et directeur du développement chez Samcon, ainsi que les autres urbanistes qui ont bien voulu lui accorder des entrevues.



Urbanité est sur Facebook!

Pour avoir des nouvelles du monde de l'urbanisme, joignez-vous à la page Facebook d'Urbanité

www.facebook.com/pages/Urbanité/139158259470861

DÉOM + PARÉ

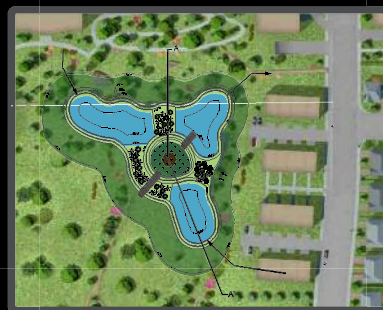
Experts-conseils

CRÉATIF - INNOVATEUR - DURABLE

Urbanisme



Environnement



Immobilier



2990, avenue Pierre-Péladeau
Bureau 400
Laval, Qc, Canada, H7T 3B3
T: 450 687-5834
F: 450 687-5700
dpere@deompare.com

DOSSIER





RYBY

Dénouer l'impasse

La médiation dans les conflits publics en aménagement du territoire

Jacques Bénard

DOSSIER



La participation publique en matière d'aménagement du territoire au Québec a connu une évolution fort appréciable depuis son avènement il y a un peu plus de 30 ans. Initialement l'apanage des instances publiques, elle fait intervenir aujourd'hui de nombreux acteurs et se pratique sous de multiples formes. De plus en plus sophistiquées, les approches d'interaction avec les citoyens sont maintenant enseignées dans plusieurs facultés d'aménagement. Dans le développement de leurs projets, bon nombre de promoteurs publics et privés reconnaissent aujourd'hui l'importance d'informer et de consulter les parties prenantes, et ce, le plus tôt possible. De plus en plus de grandes entreprises disposent même, au sein de leurs effectifs, de professionnels responsables d'assurer une liaison continue avec le milieu.

Malgré ces progrès indéniables, on observe, depuis quelques années, une multiplication des conflits en aménagement du territoire. Force est de constater que les efforts consentis pour informer et consulter la population et les parties prenantes, même en amont des processus formels, ne parviennent pas toujours à éviter la confrontation. De nombreux projets se sont ainsi trouvés dans une impasse, entraînant d'importants coûts sociaux, économiques et politiques.

La médiation peut être utilisée autant pour prévenir que pour dénouer de telles impasses. Processus de dialogue facilité par un tiers impartial, la médiation a pour but de trouver un accord mutuellement acceptable entre l'ensemble des parties prenantes concernées par un projet : promoteurs, groupes, citoyens, instances publiques, etc. On qualifie souvent cette pratique de médiation environnementale lorsqu'elle met en jeu des différends portant sur l'aménagement du territoire, l'occupation du sol, l'exploitation des ressources naturelles, le paysage ou les troubles de

voisinage. La présence d'une multiplicité de parties prenantes, la complexité des enjeux souvent mal définis, la nature publique et la durée des processus sont autant de caractéristiques qui distinguent la médiation environnementale des autres formes plus traditionnelles de résolution de conflits en matière civile et commerciale.

Le processus de médiation environnementale comprend généralement des étapes clés qui font cheminer les parties impliquées vers la négociation d'un accord: 1. Entente sur le processus de dialogue; 2. Partage des connaissances, des enjeux et des intérêts en présence; 3. Définition conjointe du problème à résoudre; 4. Génération d'options de solution; 5. Négociation et la formulation d'une entente mutuellement satisfaisante; 6. Identification de mécanismes de suivi; 7. Communication publique de l'entente.

L'application d'un tel processus comporte toutefois des défis et des risques. Pour cette raison, il faut d'abord mesurer la présence de

conditions favorables, telles que la disposition au dialogue et l'ouverture à la négociation des parties en présence. Lorsque ces conditions sont réunies, on doit procéder à la sélection des participants. Ceci peut s'avérer particulièrement risqué lorsque les intérêts en présence ne sont pas tous clairement identifiés ou représentés par des organisations reconnues et considérés légitimes par leurs commettants. On doit également prévoir une mise à niveau des connaissances des participants et parfois même recourir à des experts externes, pour ce faire. Un écart trop important des connaissances entre les participants peut devenir un obstacle au dialogue, surtout lorsque les sujets abordés sont de nature technique ou réglementaire. Enfin, de par l'intérêt marqué du public et des médias dans certains cas, il arrive que les participants subissent des pressions extérieures visant à accélérer des étapes, à influencer les discussions ou à communiquer de façon prématurée leur avancement. L'adhésion des participants au processus et l'engagement

mutuel entre ceux-ci demeurent les seuls moyens d'assurer l'intégrité de la démarche.

Ces défis mettent en lumière l'importance du médiateur. Il joue un rôle de premier plan dans la mise en place et le respect du processus. Il doit savoir intervenir de façon modérée, aux seules fins de maintenir un dialogue constructif, de stimuler la créativité des participants dans la recherche de solutions et d'aider à formuler les termes d'une entente durable et consensuelle. Étant donné la complexité des contextes se rapportant à l'aménagement du territoire et à l'environnement, le médiateur agissant dans ces dossiers doit détenir des connaissances dans ces domaines, en plus d'une compétence éprouvée en facilitation de processus de médiation et de participation publique. Parce que la médiation environnementale demeure une pratique encore émergente au Québec, la recherche d'un médiateur qualifié et expérimenté dans ce domaine peut s'avérer

« La présence d'une multiplicité de parties prenantes, la complexité des enjeux souvent mal définis, la nature publique et la durée des processus sont autant de caractéristiques qui distinguent la médiation environnementale [...] »

ardue. À cet effet, l'Institut de médiation et d'arbitrage du Québec (IMAQ), principal organisme sans but lucratif au Québec à regrouper des tiers impartiaux qualifiés agissant comme facilitateurs et médiateurs, peut offrir une aide précieuse.

La médiation environnementale ne doit pas être perçue comme une recette garantissant l'acceptabilité des projets, ni comme une solution de dernier recours lorsque toutes les autres approches participatives ont échoué. Il s'agit plutôt d'un dispositif complémentaire, s'intégrant dans un continuum de

méthodes participatives en constante évolution. Lorsque mise en œuvre dans des contextes appropriés, la médiation est une démarche à la fois souple et efficace, aussi bien en prévention qu'en résolution de conflits. En cela, il s'agit d'une pratique prometteuse et d'un outil additionnel pour répondre aux nombreux défis que pose la prise de décisions dans la gestion et l'aménagement du territoire. ■

Jacques Bénard est associé principal chez Acertys, une entreprise spécialisée dans les relations citoyennes.

DOSSIER



Facteur.d
Montréal 2012

L'événement qui vise à démontrer les bénéfices économiques et sociaux du design, de l'architecture et de l'urbanisme dans les organisations et les entreprises, à travers 6 disciplines, 49 projets et 3 conférences.

Déposez votre projet d'urbanisme avant le 4 septembre.

.Le design .Activateur d'affaires

Facteur.d.com

Une initiative de

mission design.

Les accords de bénéfices à la collectivité, l'avenir de l'urbanisme contractuel ?

Entrevue avec Julian Gross

Propos recueillis par Catherine Vandermeulen, urbaniste
Traduction : Dijana Lazar

Julian Gross est le principal expert dans le domaine des accords de bénéfices à la collectivité aux États-Unis. Il a négocié avec succès plus d'une dizaine d'accords de ce type pour diverses organisations communautaires en plus d'écrire et de s'exprimer abondamment sur le sujet. Cet avocat a aussi travaillé à l'élaboration de nombreux accords et politiques en matière de développement économique communautaire. *Urbanité* s'est entretenu avec lui.

DOSSIER



En février 2011, Julian Gross était conférencier à l'école d'urbanisme de McGill dans le cadre d'un colloque organisé par le réseau « Mégaprojets au service de communauté », une alliance de recherche université-communauté (ARUC) financée par le Conseil de recherches en sciences humaines du Canada.

Un accord de bénéfices à la collectivité est un contrat exécutoire privé entre un promoteur et des groupes communautaires en vertu duquel le promoteur s'engage à intégrer certains avantages à la collectivité dans son projet de développement; en contrepartie, les groupes communautaires acceptent d'appuyer le projet pendant le processus d'approbation du gouvernement. Il ne faut pas confondre un accord de bénéfices à la collectivité avec des règlements municipaux ou des déclarations sans valeur juridique réclamant certains avantages pour la collectivité.

Quel mécanisme existait-il avant les accords de bénéfices à la collectivité ?

Avant l'apparition de ces accords et même aujourd'hui, lorsque ces accords ne sont pas négociés, le processus typique est le suivant. Pendant que le promoteur négocie les conditions d'un plan de développement avec les fonctionnaires de la ville, divers organismes communautaires font du lobbying auprès des élus municipaux afin d'obtenir certains avantages pour la collectivité ou des mesures d'atténuation du projet. Les avantages pour la collectivité que les élus choisissent de négocier avec le promoteur, et qu'ils négocient avec succès, sont intégrés dans l'accord de développement ou deviennent conditionnels à l'approbation du projet.

Comment avez-vous commencé à négocier des accords de bénéfices à la collectivité ?

Des coalitions d'organismes communautaires ont retenu mes services d'avocat afin que je les représente dans la négociation des deux premiers grands accords de bénéfices à la collectivité à Los Angeles en

2001. Ces groupes connaissaient déjà mon travail pour la ville de East Palo Alto où j'ai élaboré des politiques en matière de recrutement municipal et d'octroi de contrats pour les projets de réaménagement de cette ville.

Quelles sont les différences clés entre les accords de bénéfices à la collectivité et les accords de développement ?

La principale différence réside dans le fait qu'un accord de bénéfices à la collectivité est un contrat entre divers groupes communautaires privés et un promoteur alors qu'un accord de développement est un contrat entre une instance publique et un promoteur. Donc, en vertu d'un accord de bénéfices à la collectivité, ce sont les organismes communautaires qui négocient directement les détails des retombées pour la collectivité et qui ont le droit d'en exiger l'application. Dans le cas d'un accord de développement, c'est l'organisme public, tout en tenant compte de l'opinion de la population, qui négocie les détails de l'accord et qui en assure l'application au fil du temps. Cette mise en œuvre est souvent défailante à cause des budgets serrés et du départ des fonctionnaires et des élus qui ont négocié ces accords de développement.

Quels avantages les groupes communautaires retirent-ils de la négociation d'un accord de bénéfices à la collectivité ?

Les groupes communautaires s'intéressent à ce type d'accord parce qu'ils leur permettent d'avoir une place à la table de négociation lorsqu'il s'agit de modeler les projets qui auront un impact sur leur vie. Cependant, l'élément le plus important est que ces accords représentent le seul mécanisme

Encore peu connus au Québec, les accords de bénéfices à la collectivité (ABC) sont apparus en Californie il y a dix ans déjà. Il s'en est signé depuis un bon nombre aux États-Unis, de même qu'à Toronto et à Vancouver et l'on commence à en discuter dans le cadre des consultations autour de certains grands projets urbains au Québec.

« [...] un accord de bénéfices à la collectivité est un contrat entre divers groupes communautaires privés et un promoteur, alors qu'un accord de développement est un contrat entre une instance publique et un promoteur. »

juridique fiable qui permet aux groupes communautaires de s'assurer que les avantages promis soient mis en œuvre. Cet aspect juridique contraignant est la raison principale pour laquelle les intervenants communautaires s'intéressent aux accords de bénéfices à la collectivité.

Selon vous, quel doit être le rôle de l'urbaniste dans la négociation de ces accords?

Je crois que les urbanistes qui œuvrent au sein des instances publiques devraient se concentrer sur les conditions d'approbation du projet exigées par ces instances et devraient encourager, sans l'exiger, que les promoteurs entament des négociations d'un accord de bénéfices à la collectivité avec les intervenants privés. Si un tel accord est négocié, les urbanistes devront s'assurer que toutes les parties connaissent les attentes de l'instance publique par rapport au projet afin que les négociations respectent les

paramètres établis par celle-ci.

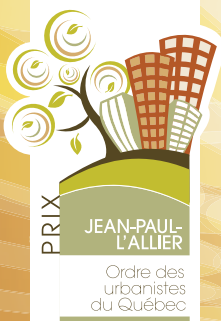
Un engagement soutenu de la part des groupes communautaires dans le processus de négociation assure la validité d'un accord de bénéfices à la collectivité. Quels autres éléments confèrent une crédibilité à de tels accords?

Je peux en citer au moins cinq. Les groupes communautaires doivent être aidés de leur propre avocat pendant les négociations. L'accord final doit être juridiquement contraignant et lier toutes les parties signataires; l'accord doit traiter d'une diversité de retombées pour la communauté; il ne doit pas simplement identifier des questions à négocier dans l'avenir. Enfin, les engagements sur les retombées pour la communauté doivent être clairs et précis, sans qualificatifs tels que « si faisable », « dans la mesure où le budget le permet », « ...fera tout pour fournir... », etc.

Le ralentissement du marché immobilier aux États-Unis a-t-il affecté l'intérêt pour les accords de bénéfices à la collectivité?

Oui, mais pas autant qu'on l'aurait cru. Beaucoup de grands projets urbains s'étalent sur plusieurs décennies. Les promoteurs passent cinq à dix ans en phase de planification et d'approbation au cours desquelles un accord de bénéfices à la collectivité peut être négocié. Étant donné ces longs délais, les promoteurs sont moins touchés par les fluctuations annuelles dans le marché immobilier que l'on pourrait penser. Dans les villes qui traversent une période d'accalmie en matière de développement immobilier privé, les groupes communautaires se sont plutôt concentrés sur les dépenses publiques telles que les infrastructures, les projets portuaires et aéroportuaires et la création d'emplois verts. ■

DOSSIER



Prix Jean-Paul-L'Allier

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

L'Ordre des urbanistes du Québec vous invite à proposer sa candidature pour le **Prix Jean-Paul-L'Allier** lequel sera remis lors de l'événement Facteur d., le 16 octobre 2012.



Pour information
Geneviève Masson, Chargée des communications

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

www.ouq.qc.ca

Le plan d'urbanisme est non négociable

Entrevue avec Gérard Beaudet, urbaniste émérite

Propos recueillis par François Goulet, urbaniste



Le secteur Griffintown à Montréal

Au lendemain de la publication du rapport de consultation publique sur la planification du secteur de Griffintown, Gérard Beaudet déclarait dans les pages du journal *Le Devoir* qu'il s'inquiétait de la « culture de la négociation qui s'est installée à Montréal ». *Urbanité* a demandé à cet urbaniste émérite et professeur titulaire à l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal de préciser sa position sur l'urbanisme négocié.

DOSSIER



Monsieur Beaudet, ce n'est pas la première fois que vous dénoncez une certaine culture de négociation qui s'est installée à Montréal. Pourquoi ?

Cette culture existe depuis plusieurs décennies, elle prévalait déjà à l'époque de l'administration Drapeau. Cette pratique s'est confirmée dès le premier mandat du RCM, alors qu'était en préparation le plan d'urbanisme de Montréal. Le problème n'est pas qu'il y ait négociation sur des projets spécifiques. Il réside dans le fait que les promoteurs – à tout le moins certains d'entre eux – ont rapidement compris que le plan d'urbanisme était négociable. Or, il devrait être le cadre à l'intérieur duquel se fait la négociation et non pas l'objet implicite de celle-ci.

Le plus inquiétant dans toute cette affaire est que des urbanistes semblent avoir pensé être en mesure de tirer avantage de cette pratique alors même qu'ils ne pouvaient qu'être perdants dès lors que les promoteurs comprenaient que ce sont les élus qui détenaient réellement le véritable pouvoir décisionnel.

Pourtant, la négociation n'est-elle pas une tendance lourde dans l'évolution des outils d'urbanisme au Québec ?

La négociation s'inscrit dans une tendance lourde et passablement bien adaptée à l'évolution de la pratique. Mais encore faut-il qu'il y ait un cadre à l'intérieur duquel se fasse cette négociation et que celle-ci ne porte pas, justement et implicitement, sur ce cadre qu'on se permet de déconstruire à la pièce. À quoi bon adopter un plan d'urbanisme si le premier promoteur venu peut en faire modifier diverses composantes au seul motif que son projet satisfait les

attentes de certains – des urbanistes, des responsables du développement économique ou des élus. On veut bien croire que le plan ne puisse pas tout prévoir. De là à en conclure qu'il est malléable à souhait – par qui et pour qui ? –, il y a un pas qu'on ne devrait pas franchir aussi allègrement qu'on l'a fait ces dernières années.

Est-ce à dire que la négociation par projet s'oppose aux bonnes pratiques de la planification ?

Il faut distinguer la négociation par projet et la négociation des projets. La négociation des projets me semble tout à fait défendable, pourvu qu'elle se fasse en fonction d'objectifs clairement définis et de critères rigoureux qui permettent la mesure du degré d'atteinte d'objectifs définis. Si le dossier Griffintown a posé problème, c'est justement parce des modifications majeures ont été apportées au Plan d'urbanisme à l'intérieur d'un programme particulier d'urbanisme qu'aucune planification antérieure n'annonçait. Tout s'est passé comme si la dimension urbanistique était subordonnée à la dimension économique et que les documents de planification ne servaient qu'à cautionner a posteriori des investissements immobiliers.

La pratique montréalaise vous semble-t-elle différente de celle d'autres villes au Québec ?

Oui, mais pas nécessairement parce qu'on est plus vertueux hors Montréal. Québec, Trois-Rivières, jusqu'à récemment, et Drummondville, pour ne nommer que ces trois villes, me semblent avoir eu à cet égard une longueur d'avance. L'urbanisme y a en effet bénéficié d'un appui politique articulé à

une vision à laquelle on évitait de déroger au gré des opportunités. On y était conscient que l'intérêt à court terme, et souvent à courte vue, aurait compromis la cohérence recherchée et incarnée par le plan et les documents complémentaires (par exemple en matière d'urbanisme commercial à Drummondville et à Trois-Rivières). Mais nous sommes encore loin d'une véritable tradition urbanistique solidement ancrée dans nos diverses instances. L'urbanisme reste à mon avis un des parents pauvres des moyens dont nous désirons nous doter pour avoir une certaine emprise sur notre devenir collectif.

Mais pourquoi le plan d'urbanisme devrait-il toujours être non négociable alors que la loi prévoit ses modalités de révision ?

Il faut toujours se rappeler que le plan d'urbanisme est en quelque sorte un contrat social concernant notre devenir collectif, tout comme ses dérivés, les programmes particuliers d'urbanisme.

Il ne s'agit pas de verrouiller le plan d'urbanisme mais simplement d'éviter de le négocier par la bande, par projet interposé. Il me semble indispensable de reconnaître que la juxtaposition de projets négociés les uns à la suite des autres répond d'une dynamique qui n'est pas celle qu'incarne le plan d'urbanisme, et ce, malgré la meilleure volonté affichée par les professionnels associés à cette négociation. Sans compter le risque bien réel d'une ingérence politique qui profite habituellement, voire presque par définition, plus aux promoteurs qu'à la population... ■

L'industrie de l'affichage publicitaire extérieur au Québec

Un partenaire actif pour la sécurité routière

Depuis toujours, l'affichage publicitaire extérieur est présent le long des principaux corridors routiers. Or, les autorités publiques font des efforts de plus en plus marqués pour **sensibiliser les usagers de la route à des comportements responsables**, afin d'améliorer le bilan routier du Québec. C'est là que l'affichage publicitaire peut être mis à contribution!

Les entreprises d'affichage publicitaire extérieur : des partenaires actifs en matière de sécurité routière!

Le saviez-vous ?

Depuis 2008, un **partenariat entre les entreprises membres du RIAEQ et le ministère des Transports du Québec** est en vigueur, dans l'objectif de contribuer à diverses campagnes de sécurité routière et d'améliorer le bilan routier au Québec. De 2008 à 2013, une valeur globale de plus de 3 M \$ en campagnes publicitaires sera offerte au MTQ par les entreprises par le biais de ce **partenariat unique!**

De plus, les nouveaux panneaux publicitaires numériques permettront aux autorités publiques de **diffuser des messages d'alerte**, selon des protocoles mis au point avec les entreprises. Ainsi, les usagers de la route sauront plus rapidement comment réagir à des situations imprévues et ainsi éviter de graves inconvénients.



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

info@riaeq.org





Zoner vert

L'aménagement durable des forêts privées au Québec

Jean-Philippe Guay avec la collaboration de Marc-André LeChasseur

La protection de l'environnement est un défi majeur de notre époque qui exige une action des gouvernements à tous les niveaux, dont notamment celui du palier municipal. La législation québécoise lui fournit d'ailleurs des outils efficaces pour assurer cette protection.

Le contrôle des usages et des activités par l'adoption de normes d'urbanisme destinées à la préservation de l'environnement a longtemps été assimilé à de l'expropriation déguisée. Cette tendance visant à protéger la propriété privée a pris racine il y a plus de cent ans pour peu à peu céder le pas à l'intérêt primordial de la communauté. Ainsi, une norme de zonage doit être analysée non pas strictement en fonction du préjudice qu'elle cause au propriétaire mais également en fonction du bénéfice qu'en retire la communauté. Il faut rappeler que la Constitution canadienne ne protège pas le droit de propriété. De nos jours, le droit de propriété est soumis aux impératifs collectifs. Les tribunaux acceptent désormais, comme le rappelle la Cour d'appel dans les affaires *Sibeca* et *Sutton*, qu'un règlement de zonage puisse, au nom de l'intérêt collectif, affecter défavorablement la valeur d'un immeuble¹.

La Cour suprême, dans l'arrêt de principe *114957 Canada Inc. c. Hudson (Ville)*, rendu en 2001, a statué que la protection de l'environnement naturel du territoire municipal pouvait constituer un but légitime pour un conseil municipal et qu'au surplus, cette protection de l'environnement constituait une compétence importante des municipalités².

Non seulement le plus haut tribunal du pays reconnaissait cette compétence, laquelle est désormais consacrée à l'article 4 de la *Loi sur les compétences municipales*,

L.R.Q., c. C-47.1, mais ajoutait en 2004 que les municipalités ont un rôle de « fiduciaire de l'environnement »³. La Cour d'appel du Québec réitérait d'ailleurs dans un arrêt très récent ce rôle déterminant que jouent les municipalités en cette matière⁴.

Cette responsabilité confiée aux municipalités par le législateur et les tribunaux leur permet d'intervenir et de jouer un rôle actif dans le développement durable de la forêt privée. Un outil de zonage est d'ailleurs mis à la disposition des municipalités locales dans la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, L.R.Q. c. A-19.1 (« L.A.U. ») afin d'assurer un développement durable du territoire.

Les paragraphes 12 et 12.1 du second alinéa de l'article 113 L.A.U. autorisent les municipalités à régir ou restreindre par zone l'abattage d'arbres afin d'assurer la protection du couvert forestier⁵. L'adoption de telles dispositions est non seulement un outil efficace pour assurer la pérennité du couvert forestier privé mais permet également dans une certaine mesure de freiner le développement de certains secteurs du territoire municipal et de limiter les usages susceptibles de se développer sur la forêt privée non prohibés dans la zone en question. Pour parvenir à cette fin, la municipalité peut, au terme de son règlement de zonage, contrôler la coupe d'arbres sur le domaine privé par un certain nombre de paramètres bien définis



ANDRÉ NANTÉL

et visant, de manière non limitative, l'intensité de la coupe, sa récurrence, sa superficie, son uniformité et son objectif⁶.

Il faut revoir notre perception du zonage dont la connotation s'apparente à un zonage de conservation. La loi prévoit clairement que les municipalités ont le pouvoir d'adopter des normes de protection de la forêt privée. Une telle considération implique clairement qu'un marché secondaire pour les terrains assujettis à des restrictions du fait de leur couvert forestier est en cours de développement. Cette tendance lourde prend maintenant racine au Québec. Nous vivons une transition importante dans la rédaction et l'interprétation des règlements municipaux et l'innovation liée à la protection active de l'environnement par les municipalités peut et doit s'inscrire à leur agenda en conformité, notamment, avec les objectifs cardinaux de la *Loi sur le développement durable*, L.R.Q., chapitre D-8.1.1.

Protégez vos boisés! ■

Jean-Philippe Guay a rédigé cet article avec la collaboration de Marc-André LeChasseur, tous les deux avocats chez Poupart & LeChasseur, Avocats, s.e.n.c.r.l.

1 *Frelighsburg c. Entreprises Sibeca Inc.*, J.E. 2003-62 (C.A.) ; confirmé à *Entreprises Sibeca Inc. c. Frelighsburg (Municipalité)*, [2004] 3 R.C.S. 304, 2004 CSC 61 ; 9034-8822 Québec inc. c. Sutton (Ville de), 2010 QCCA 858. Voir aussi : *Jetté c. Carignan (Ville de)*, 2012 QCCS 607

2 [2001] 2 R.C.S. 241

3 *Colombie-Britannique c. Canadien Forest Products Ltd.*, [2004] 2 R.C.S. 74

4 *Wallot c. Québec (Ville de)*, EYB 2011-192104 (C.A.)

5 Ce pouvoir est reconduit dans la *Loi sur l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme* (projet de loi 47) aux articles 81, 120 (doit se lire avec l'article 3) et 197.

6 9034-8822 Québec Inc. c. Sutton (Ville de), 2010 QCCA 858

Isabelle Boucher, urbaniste

La réglementation municipale, un outil pour des stationnements verts

Nos villes sont conçues pour rendre nos voitures heureuses, disent certains urbanistes. Au Québec, seulement pour les garer, l'espace qu'on leur réserve atteint des proportions impressionnantes. À preuve, dans la seule ville de Montréal, près de 9 % de la surface du centre-ville est occupée par des stationnements, soit deux fois plus qu'à Boston ou à Toronto¹.

Dans un contexte où l'on cherche à réduire les îlots de chaleur urbains, à limiter le ruissellement produit par les surfaces imperméables et à favoriser les modes de transport alternatif à la voiture, la façon dont on conçoit nos aires de stationnement mérite d'être repensée.

Les propositions recensées ici visent à réduire l'empreinte écologique des aires de stationnement en limitant d'abord leur taille. Ces propositions s'appliquent à la réglementation municipale, notamment au nombre de cases de stationnement de même qu'aux dimensions des cases des aires de stationnement, lesquelles peuvent faire l'objet de dispositions dans le règlement de zonage des municipalités, en vertu du paragraphe 10 de l'article 113 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

Notons que le projet de loi sur l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme prévoit l'obligation pour toute municipalité locale de maintenir en vigueur, en tout temps et pour l'ensemble de son territoire, un règlement de zonage dans lequel elle régirait l'occupation et l'aménagement de l'ensemble de son territoire, y répartirait les divers usages, activités, constructions et ouvrages et les

soumettrait à des normes. La possibilité de réglementer le stationnement serait donc maintenue dans le projet de loi. La facture plus générale du projet de loi soutiendrait des dispositions réglementaires permettant d'aller au-delà d'une simple prescription de superficie à dédier au stationnement (nombre de cases exigées, taille minimale des cases, etc.). La réglementation sur le stationnement pourrait incidemment soutenir des modes d'urbanisation qui contribuent à modifier les habitudes de déplacement et contribuer aux efforts en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

De telles ambitions peuvent avantageusement s'appuyer sur une approche plus globale de « gestion du stationnement » qui réfère à l'ensemble des programmes et des politiques qui permettent une utilisation efficiente des espaces de stationnement, prenant en compte les données financières de même que les impacts environnementaux et sociaux. Selon le Victoria Transport Policy Institute, la mise en place de telles mesures permettrait de réduire les besoins en cases de stationnement de 20 à 40 %².

Il est par ailleurs démontré que des exigences élevées en matière de case de

stationnement à fournir contribuent à renforcer le cycle de la dépendance à l'automobile et de l'étalement. L'approche de « gestion du stationnement » comprenant notamment des tarifications efficaces et une réglementation flexible qui permet de limiter le stationnement dans certains secteurs de manière par exemple à soutenir d'autres modes de déplacements, contribuerait à réduire le nombre de déplacements en automobile de 15 % à 25 % dans certains secteurs³.

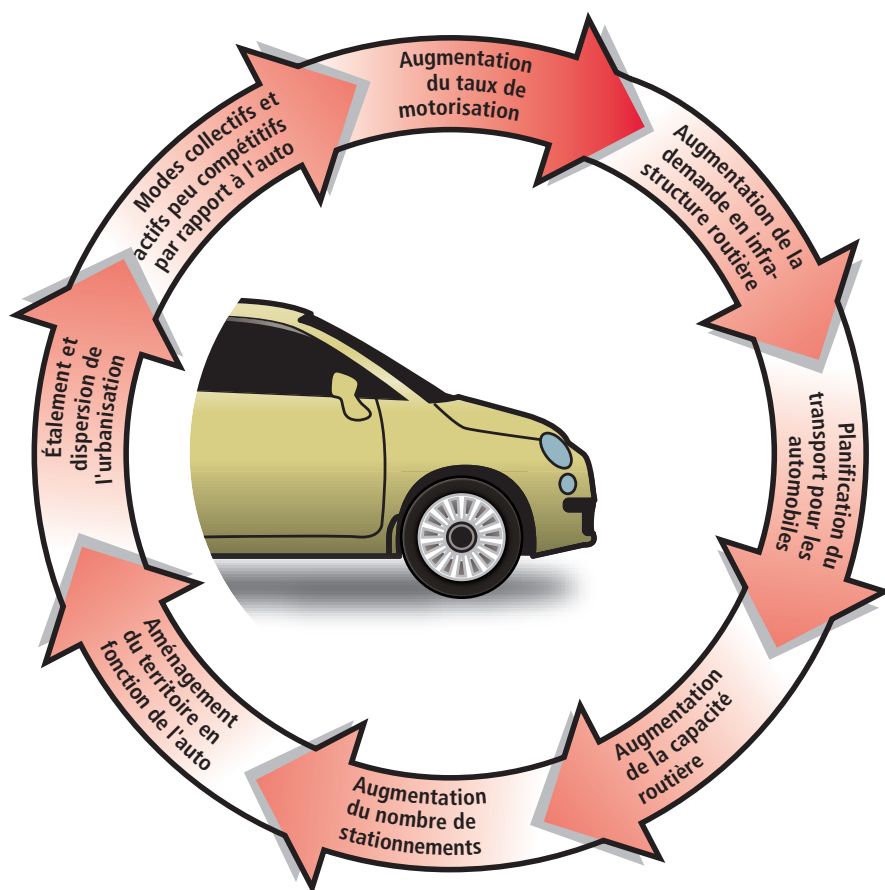
Moduler le nombre de cases de stationnement

Règle générale, les municipalités adoptent une réglementation identifiant un nombre minimal de cases de stationnement à fournir, par usage. Ainsi, à titre d'exemple, dans une municipalité donnée, un commerce de détail de vêtements pourrait avoir à fournir une case par 10 m² d'espace commercial.

Dans le but notamment de réduire les îlots de chaleur en diminuant la surface asphaltée, **une municipalité peut réduire le nombre minimal de cases de stationnement exigées pour certains usages**. Par exemple, le règlement de zonage de l'arrondissement de Saint-Laurent de la

- 1 BOUCHARD, Daniel (2012). *Un outil pour favoriser la mobilité et l'aménagement durable?*, Conseil régional de l'environnement de Montréal, présentation faite dans le cadre du congrès de l'AQTR, 3 avril 2012, 99 diapositives.
- 2 LITMAN, Tod (2011). *Parking Management Strategies, Evaluation and Planning*, Victoria Transport Policy Institute, 31 p. www.vtpi.org/park_man.pdf
- 3 LITMAN, Tod (2009). *Zoning practice*, « Parking management best practices : making efficient use of parking resources », American Planning Association.





Ville de Montréal a été modifié en décembre 2009 pour inclure des dispositions visant à réduire le nombre minimal de cases exigées. Ainsi, pour les habitations multifamiliales, ce nombre a été réduit de 36 %, pour les regroupements commerciaux, de 20 %, pour les espaces à bureaux, de 15 %, et pour les services de garde à la petite enfance, de 70 %. Dans certains cas, il peut même être envisagé d'**éliminer l'obligation de fournir du stationnement** lorsque l'absence de besoins est démontrée. Il est toutefois indispensable que l'exemption de l'obligation de fournir et de maintenir des cases de stationnement soit assortie du paiement d'une somme déterminée.

Par ailleurs, les règlements de zonage qui exigent pour la plupart un nombre minimal de cases de stationnement pourraient également **stipuler un nombre maximal de cases pouvant être aménagées**, comme le fait d'ailleurs la Ville de Gatineau. Le nombre maximal de cases de stationnement autorisées dans certains secteurs

patrimoniaux et villageois est en effet limité à 50 % du nombre requis par usage.

Il est également possible de **réduire le nombre de cases de stationnement exigées en fonction de la proximité de certains lieux** comme un stationnement public, un arrêt de transport en commun, dans les noyaux villageois ou dans les secteurs patrimoniaux. La Ville de Richmond, en Estrie, réduit ainsi le nombre de cases à fournir de 50 % pour les établissements commerciaux situés à moins de 125 m d'un stationnement public. Quant à la Ville de Québec, elle fixe le nombre de cases à fournir selon la forme urbaine, en fonction des secteurs « urbain dense », « axe structurant » ou « général ».

L'**aménagement d'une aire de stationnement en commun**, partagée par deux ou plusieurs établissements, peut également permettre de réduire le nombre de cases à fournir. La municipalité de Rémigny, au Témiscamingue, préconise cette solution permettant une réduction de 20 % du

nombre total de cases requises pour chaque usage à condition que l'aire de stationnement soit située à moins de 300 m des établissements. Lorsqu'une municipalité souhaite **encourager le stationnement partagé entre différents usages**⁴, il est indispensable que les pics d'utilisation des espaces de stationnement se produisent à des périodes différentes. Par exemple, du lundi au vendredi, les usagers d'un cinéma utilisent davantage les cases de stationnement en soirée, alors que les employés de bureau les utilisent plutôt entre 8 h et 17 h. Dans son règlement de zonage, la Ville de Brossard prévoit que le concept de stationnement partagé peut s'appliquer à un projet commercial mixte où sont présents, en tout temps, sur un même emplacement certains usages. Les dispositions sont basées sur une matrice qui illustre la répartition de l'utilisation d'un espace de stationnement selon les usages et les heures de la journée et qui fournit le nombre minimal de cases de stationnement requis. Notons que l'espace de stationnement partagé doit faire l'objet d'une servitude.

Enfin, le **nombre de cases de stationnement à fournir pourrait aussi être modulé en fonction des stationnements fournis pour les vélos**. L'approche de la Ville de Portland, en Oregon, qui permet que 25 % des cases de stationnement requises soient remplacées par des stationnements pour vélos (1 case pour voiture pour 5 cases pour vélos) pourrait être mise en œuvre au Québec.

Réduire la dimension des cases de stationnement

Pour faciliter les manœuvres des automobilistes, les dispositions relatives au stationnement prévoient généralement des dimensions minimales (largeur et longueur) des cases qui varient selon les types de configuration du parc de stationnement. Des travaux exploratoires menés au ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire ont démontré que, d'une municipalité à l'autre, la dimension minimale des cases de stationnement varie de façon considérable. Par exemple, dans le cas d'une case à 90°, certaines municipalités exigent une largeur 2,5 m alors que d'autres demandent 2,7 m. La longueur minimale varie de 5 m

4 Ce sujet a aussi été abordé par Mathieu Bélanger, urbaniste, dans « Réduire l'impact de l'automobile grâce au partage des espaces de stationnement », *Urbanité*, printemps 2009, pp. 48-50.

« [...] une localisation privilégiée des supports à vélo et des petites cases, par exemple à proximité de l'entrée du bâtiment, peut traduire une prise de position à l'égard des usagers ayant le moins d'impact sur l'environnement. »



Stationnement vélos dans la rue.

NICOLAS FONTAINE



à 6 m et elle est corrélée à la largeur de l'allée de circulation qui, elle, varie de 6 m à 7 m pour une allée bidirectionnelle. La différence de superficie occupée par les différentes cases peut ainsi s'élever à 2,35 m² par case. Multipliée par cent cases ou plus, cette différence prend toute son importance dans le cadre de la lutte aux îlots de chaleur urbains ainsi qu'à l'imperméabilisation des sols. Il peut donc être envisagé de réduire la dimension minimale des cases.

Différents types de case peuvent être aménagés. Par exemple, une aire de stationnement peut comprendre des cases réservées aux petites voitures, aux voitures conventionnelles et aux gros véhicules. Évidemment, l'identification des cases pour petites voitures, voitures ordinaires ou gros véhicules est essentielle et un contrôle pourrait se révéler nécessaire de façon ponctuelle. Il est également préférable que la municipalité précise la proportion des aires de stationnement à réserver aux différents types de cases. La Ville de Vancouver l'a fait en adoptant une réglementation prévoyant que 25 % des aires de stationnement soient dédiées à des cases pour petites voitures, dont la dimension est de 2,3 m de largeur sur

4,6 m de longueur. Pour sa part, la Ville de Regina permet l'aménagement des petites cases de 2,3 m sur 4,9 m.

Peu importe l'approche retenue, il importe, d'une part, de s'assurer du bon fonctionnement des aires de stationnement en fixant les dimensions minimales des cases et des allées de circulation et, d'autre part, pour s'assurer de limiter la superficie asphaltée, **il importe également d'en fixer des dimensions maximales.**

Toujours dans l'objectif de limiter la taille des aires de stationnement et, par conséquent, des superficies asphaltées, **une localisation privilégiée des supports à vélo et des petites cases**, par exemple à proximité de l'entrée du bâtiment, peut traduire une prise de position à l'égard des usagers ayant le moins d'impact sur l'environnement. Toutefois, pour être efficace, il est possible que cette règle exige aussi des mesures coercitives envers les contrevenants.

Pour un aménagement plus durable

En somme, le règlement de zonage permet aux municipalités d'agir sur l'offre de stationnement. Ces dernières peuvent choisir de simplement répondre aux besoins des automobilistes ou, à l'inverse,

utiliser les dispositions sur le stationnement pour atteindre un développement plus durable de leur territoire en limitant les îlots de chaleur et le ruissellement et en gérant l'offre en stationnement de manière à prendre en compte les besoins de toute une collectivité.

**Il importe de préciser que les exemples ci-haut sont présentés à titre indicatif et n'ont pas fait l'objet d'une analyse juridique. Il va sans dire que, avant d'adopter des dispositions à l'égard des stationnements verts, il est indispensable qu'une municipalité consulte ses conseillers juridiques.*

**Ce texte est tiré des recommandations faites par le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire au Bureau de normalisation du Québec dans le cadre de son projet Lutte aux îlots de chaleur urbains : aménagements de parcs de stationnement. Les travaux exploratoires préliminaires aux recommandations ont été réalisés par Nicolas Fontaine, aménagiste, MAMROT. ■*

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



RINUX VIA FLICKR



Démolir une autoroute urbaine, c'est possible

Trois études de cas

Rebecca Desaulniers

Réaménagement de l'emprise du Cheonggye Expressway à Séoul en Corée du Sud.

Le nombre de démolitions d'autoroutes urbaines ne cesse d'augmenter aux États-Unis. Selon Anthony Flint du Lincoln Institute of Land Policy, « il y en a tellement, qu'on pourrait penser à une politique urbaine nationale et implicite »¹. Un nombre grandissant de villes aux États-Unis, mais aussi ailleurs dans le monde décident de démolir leurs autoroutes décrépies et en fin de vie. Les villes choisissent cette option parce qu'elle est souvent la plus rentable et la plus durable. Étude de cas.

Entre 1940 et 1950, plusieurs villes américaines ont construit des autoroutes, généralement dans le but de réduire la congestion automobile. En 1975, l'objectif du U.S Highway Act de bâtir 64 000 km (40 000 milles) d'autoroutes était atteint, grâce à des subventions colossales de la part du gouvernement fédéral.

Or, l'expérience a montré que les autoroutes ne soulagent pas la congestion automobile. Bien que l'élargissement de la capacité routière puisse apporter un soulagement dans les premières années, il y a plus de chance que cela ait l'effet inverse, même à l'intérieur des cinq premières années d'opération.²

Au-delà des bénéfices qu'elles peuvent avoir, les autoroutes ont surtout un effet dévastateur sur le tissu urbain, l'environnement et la vitalité économique des quartiers qu'elles morcellent, selon John Norquist, directeur du Congress for New Urbanism et ancien maire de Milwaukee. « La ville de Détroit au Michigan est probablement l'exemple le plus connu. La construction d'autoroutes promettait un développement économique dynamique, or la ville de Détroit a perdu plus de la moitié de ses habitants », affirme Alexandre Campeau-Vallée, ancien chargé de projet en transport écologique et conférencier chez Équiterre. Alors, quelle

direction prendre, lorsqu'une autoroute perd son sens?

Harbor Drive – Portland, Oregon

En 1974, Portland, en Oregon, a démolit le Harbor Drive, pour le remplacer par un parc riverain de 37 acres (15 ha), le Tom McCall Waterfront Park. Ce faisant, elle devenait la première ville américaine à démolir une autoroute. Elle est aujourd'hui une référence en la matière en urbanisme.

Le Harbor Drive longeait la rivière Willamette, comptait quatre voies et transportait 25 000 voitures par jour. La démolition a

1 Top 10 Metro Highway removal projects, Jeffrey Spivak urbanland.uli.org/Articles/2011/September/SpivakTopTenHighway

2 Duranton, G. & Turner, M. A. (2011). The Fundamental Law of Road Congestion.

3 Evidence from U.S. Cities. American Economic Review, 101, 2616-2652. Seattle urban Mobility Plan, 6 case studies in Urban Freeway Removal, www.cityofseattle.net/transportation/docs/ump/06%20SEATTLE%20Case%20studies%20in%20Urban%20freeway%20removal.pdf, janvier 2008.



LENSFODDER VIA FLICKR



JOEL CARILLET

TENDANCE

Le Tom McCall Waterfront Park à Portland, Oregon, aux États-Unis.

engendré de nombreux bénéfices économiques et sociaux pour la ville de Portland. La valeur des terrains adjacents à la défunte autoroute a augmenté de 10,4 % en moyenne, passant de 466 millions à 1,6 milliard. La démolition a eu l'effet d'un catalyseur sur le développement économique et la vitalité du centre-ville de Portland, en offrant aux résidents et aux touristes un accès direct à la rivière Willamette. Les taxes perçues par la Ville ont augmenté grâce à la réalisation de nombreux projets dans le secteur littoral, telles la construction d'un édifice à bureau et la tenue de festivals.

Mais qu'en est-il de l'impact sur le trafic routier? Selon l'étude du Seattle Urban Mobility Plan, le démantèlement du Harbor Drive à Portland a engendré un impact négatif minimal sur la circulation. En guise de solutions, la ville a optimisé la gestion du système routier en place. Elle a converti en sens unique plusieurs rues du centre-ville et a ajouté des feux de circulation. Pour assurer la sécurité des piétons et des cyclistes, la vitesse maximale a été réduite dans les rues adjacentes. Aujourd'hui, il n'y a pas de congestion automobile dans le secteur.

Cheonggye Expressway – Séoul, Corée du Sud

Lorsque le Dr Hwang a proposé à la Ville de Séoul, pour laquelle il travaillait, de démolir le Cheonggye Expressway, on lui a répondu, selon ses propos, que c'était du « suicide », rien de moins. Pourtant, le Dr Hwang et ses collègues ont de quoi sourire aujourd'hui, face à l'immense succès de leur projet de revitalisation urbaine qui est désormais une légende dans les milieux de la planification urbaine.

Avant la démolition, l'autoroute Cheonggye traversait le cœur de Séoul. Elle accueillait autour de 168 000 voitures par jour. Elle a été rasée en 2005. Pour compenser, deux nouvelles rues de deux voies chacune ont été construites.

Les résultats sont spectaculaires. La rivière naturelle que couvrait l'autoroute a été mise à jour et l'autoroute a donné sa place à un superbe parc urbain de 5,8 kilomètres. On remarque une multiplication des espèces d'oiseaux et de poissons dans la rivière et aux abords de celle-ci. En été, la température dans le parc est de 7 degrés moins élevée qu'à 800 mètres plus loin, selon le Dr Hwang.

Quinze mois après son ouverture, le parc attire environ 90 000 visiteurs par jour, dont 30 % viennent de l'extérieur de la ville. Une étude réalisée en 2005 par le *Seoul Department Institute* rapporte que la valeur des terrains adjacents au parc a augmenté d'environ 30 %. Le nombre de véhicules passant au centre-ville a diminué de 9 %, après qu'un système d'autobus « express » fut mis en place et que des mesures de gestion de la demande de transport furent réalisées.

Le maire Lee Myung-bak est reconnu pour avoir grandement embelli Séoul et pour avoir amélioré la qualité de vie des résidents de Séoul en leur donnant un parc urbain d'une grande beauté, et cela, sans avoir créé de congestion automobile.

Route 195, Providence, Rhode Island

L'autoroute I-95, construite en 1950 au cœur même du centre-ville de Providence, est l'une des plus récentes autoroutes urbaines à avoir été démolie. Dans ce cas, une section de l'autoroute a été reconstruite en périphérie de la ville. Le projet a commencé à germer dans la tête des administrateurs de la ville en 1980 et il a été complété en octobre 2011⁴.



DANIEL DEITSCH



Le Tom McCall Waterfront Park, Portland, Oregon, aux États-Unis.

Palmarès des autoroutes sans futur

La liste qui suit, compilée par le "Congress for New Urbanism", classe les projets de démolitions d'autoroutes en Amérique du Nord selon leur degré d'avancement. Cette liste n'est pas exhaustive et plusieurs autres villes, de Louisville à Dallas, discutent en ce moment de la possibilité d'entreprendre des projets similaires.

- | | |
|---|---|
| 1. I-10/Claiborne Overpass, New Orleans | 7. West Shoreway, Cleveland |
| 2. I-895/Sheridan Expressway, New York City (Bronx) | 8. I-490/Inner Loop, Rochester |
| 3. Route 34/Oak Street Connector, New Haven | 9. I-81, Syracuse |
| 4. Route 5/Skyway, Buffalo | 10. Gardiner Expressway, Toronto |
| 5. I-395/Overtown Expressway, Miami | 11. Aetna Viaduct, Hartford |
| 6. I-70, St. Louis | 12. Route 99/Alaskan Way Viaduct, Seattle |

Sur le site internet du département des transports de la ville (RIDOT), on peut lire que la démolition a été retenue comme la meilleure option, parce qu'elle répondait à un large éventail d'enjeux, y compris la sécurité, le remplacement des infrastructures vieillissantes, la diminution de la congestion automobile et le développement économique.

Le démantèlement de l'autoroute a permis de mettre en valeur près de 30 acres de terrains sous-utilisés ou vacants et situés à

une distance de marche du secteur riverain et historique de la ville et du centre-ville. Le réaménagement a permis de reconnecter les quartiers et le bord de la rivière Providence. Il a aussi engendré la diversification des modes de transport de la ville de Providence, qui se prête aujourd'hui beaucoup plus à la marche et au vélo.

Les conséquences du démantèlement de l'autoroute sur le trafic n'ont été que minimales. Bien que le temps de déplacement ait augmenté légèrement dans les premiers

jours sur une portion de la nouvelle voie, trois jours plus tard, le niveau de congestion était revenu à celui d'avant. À la fin de la semaine, la congestion avait même diminué par rapport au niveau de départ. ■

Rebecca Desaulniers détient une maîtrise en études urbaines de l'Institut national de la recherche scientifique. Elle est agente d'information et de soutien pour le programme Feu vert chez Équiterre.

Pour en savoir plus :

Institute for Transportation & Development Policy et EMBARQ, *The life and death of urban highways*, New York, Mars 2012, 44 pages. www.itdp.org/documents/LifeandDeathofUrbanHighways_031312.pdf

Typologie résidentielle et aménagement au Québec

Un effet méconnu de la Loi sur l'habitation familiale

Jacques Trudel, urbaniste

Adoptée par le gouvernement de l'Union nationale en 1948, une nouvelle législation établissait les modalités d'une aide financière visant à faciliter l'accès à la propriété résidentielle des familles à revenu modeste de l'époque. Contrairement aux nombreuses mesures de ce type qu'on a connues par la suite, elle ne s'appliquait pas seulement à la maison individuelle, mais aussi au « duplex » habité par le propriétaire. Elle favorisait ainsi la poursuite de la tradition québécoise des « plex », une forme d'habitation qui a contribué à rendre le parc résidentiel québécois différent de celui du reste de l'Amérique du Nord.

L'accession à la propriété fait souvent partie des objectifs des politiques publiques en matière d'habitation. À cet égard, les divers programmes et mesures mis en place au niveau fédéral après la Seconde Guerre mondiale témoignent de l'importance long-temps accordée à cette forme d'intervention, qui est aujourd'hui réduite, au Canada comme au Québec, à des mesures d'appoint comme l'assurance prêt hypothécaire, complémentaires à un système de financement largement accessible. Généralement, ces programmes ont eu toutefois l'effet indésirable d'encourager l'étalement urbain en réservant l'aide surtout à la maison individuelle.

L'accès à la propriété dans les années 1940

La situation était bien différente dans les années 1940, alors que l'accès au financement hypothécaire était très difficile pour les familles ouvrières, correspondant à la classe moyenne d'alors. Dans ce contexte, la Loi pour améliorer les conditions de l'habitation, ou Loi sur l'habitation familiale, adoptée le 15 janvier 1948 par le gouvernement de l'Union nationale, est très bien accueillie. Cette loi prévoit une aide financière directe aux futurs propriétaires sous la forme d'un rabais d'intérêt. En plus de fournir un montant récurrent substantiel aux familles accédantes, cette mesure leur facilite l'accès au financement en sécurisant les institutions prêteuses, tout en stimulant l'émergence de coopératives de construction qui contribueront à contenir les coûts de développement.

Assortie de plafonds de prix et de taux d'intérêt, l'aide est dirigée vers la construction de maisons relativement modestes, mais elle a la particularité importante de s'appliquer aussi bien à la maison individuelle qu'à un immeuble de deux logements, à la condition que l'un des logements soit occupé par l'accédant. L'aide consiste en une remise annuelle des

Des conséquences heureuses pour le parc résidentiel

Sans être à l'origine du type de construction résidentielle déjà populaire antérieurement au Québec, communément appelé « duplex », la Loi sur l'habitation familiale en a fortement consolidé le développement au cours des décennies suivantes,

« Le modèle québécois produit des densités urbaines globales sensiblement plus élevées que celles qu'on trouve le plus souvent dans les villes nord-américaines. »

sommes payées au titre d'un intérêt de 3 % (sur des taux plafonnés à 5 %, puis 6 %). Le Service de l'habitation familiale, mis sur pied pour appliquer la Loi, est curieusement placé sous l'égide de l'Office du crédit agricole, en raison de son expertise dans la gestion du financement des prêts aux agriculteurs. Lors de sa création en 1967, la Société d'habitation du Québec est chargée de son application. Même si l'on décide de mettre fin à l'aide offerte en 1974, la Société doit continuer d'honorer les engagements pris; vu le mode d'application par versements annuels, ils ne s'éteindront qu'en 1993.

lesquelles ont orienté le parc résidentiel québécois vers une typologie résidentielle très différente de celle qu'on rencontre à peu près partout en Amérique du Nord anglophone. Cette réalité souvent méconnue a des conséquences positives sur la situation du logement.

Ce qui distingue principalement le parc résidentiel québécois est l'importance prépondérante en milieu urbain des « petits immeubles collectifs », vocable qui peut servir à désigner les divers « plex » et, plus généralement, tous les immeubles à logements de moins de cinq étages, selon la catégorisation des recensements.





Habitations des années 1950 dans le quartier Ahuntsic, à Montréal.

Logements selon le type de construction résidentielle	Ontario %	Québec %
Maison individuelle non attenante	56	46
Autre maison individuelle	14	8
Duplex	3	8
Appartements dans un immeuble de moins de cinq étages	11	33
Appartements dans un immeuble de cinq étages et plus	16	5

Source : Recensement de 2006, Statistique Canada

Une façon simple d'en prendre conscience est de comparer entre eux les parcs de logements ontariens et québécois. L'Ontario a connu au XX^e siècle une forme d'urbanisation qui reflète en bonne partie celle du reste de l'Amérique du Nord, fournissant ainsi une base de comparaison pour montrer que tel n'a pas été le cas au Québec (voir le tableau).

Pour synthétiser, on peut regrouper les divers types en deux grandes catégories : les maisons individuelles et les immeubles collectifs; le partage entre les deux est ainsi respectivement de 70 % contre 30 % en Ontario et de 54 % contre 46 % au Québec. Cette distinction sommaire peut également servir à des comparaisons internationales, souvent faites sur cette base : on constate alors que la situation de l'Ontario est similaire à celle d'autres pays

anglophones, tels les États-Unis et le Royaume-Uni, tandis que le partage québécois se rapproche de celui de la France et de certains pays scandinaves¹.

Il est intéressant aussi de constater que la composition des parcs d'immeubles collectifs diffère sensiblement : alors que l'Ontario a proportionnellement plus d'immeubles élevés (situés principalement à Toronto), le Québec a trois fois plus de « petits collectifs ». Les paysages urbains très dissemblables de villes comme Montréal et Toronto s'expliquent en bonne partie par ces chiffres.

Une tradition d'aménagement résidentiel foncièrement distincte

L'historique de la constitution de ces parcs peut être observé à l'aide des données sur les périodes de construction, qui permet-

tent de constater que la différenciation s'est faite de façon assez continue à partir des tout débuts de l'urbanisation. Le Québec a toujours construit une part plus élevée de petits collectifs, alors que l'Ontario se développait davantage sous la forme de maisons individuelles et d'immeubles en hauteur. Une période ressort toutefois par l'accentuation de cet écart : c'est entre 1946 et 1970 que le Québec se démarque le plus, en construisant 625 000 logements dans des petits immeubles (dont 135 000 duplex) et 412 000 maisons individuelles, alors qu'à la même période, les parts respectives de ces types de logements nouvellement aménagés en Ontario étaient de 230 000 et 765 000. Toutefois, au cours des années 1970, le Québec construit exceptionnellement plus que sa part de maisons individuelles isolées, un engouement relatif qui demeurera circonscrit à cette seule décennie, mais qui sans doute contribuera à créer la fausse impression d'un alignement durable sur le modèle nord-américain.

Ces différences dans la composition des parcs de logements entraînent des conséquences en aménagement du territoire, ainsi qu'en matière de coûts du logement. Les densités varient fortement selon les types de construction. Ainsi le duplex atteint typiquement de deux à cinq fois la densité résidentielle de la maison individuelle isolée. Les immeubles de moins de cinq étages

1 Voir à ce sujet : Société d'habitation du Québec avec la participation de Convergence, *Profil statistique: l'habitation au Québec comparée à dix-sept pays*, SHQ, décembre 2007 (disponible en ligne).



« Ce qui distingue principalement le parc résidentiel québécois est l'importance prépondérante en milieu urbain des « petits immeubles collectifs », vocable qui peut servir à désigner les divers « plex » et, plus généralement, tous les immeubles à logements de moins de cinq étages [...] »

moindres au Québec, aussi bien d'ailleurs dans la propriété résidentielle que dans le secteur locatif.

Un mythe à revisiter dans le discours sur l'étalement ?

Le modèle québécois produit des densités urbaines globales sensiblement plus élevées que celles qu'on trouve le plus souvent dans les villes nord-américaines³. Font toutefois exception des villes comme New York et, à un moindre degré, Chicago, Philadelphie et Toronto, qui concentrent des habitations en hauteur dans leurs quartiers centraux, ce qui rehausse leurs densités globales. Mais c'est au prix d'un côtoisement des extrêmes, contrairement à Montréal où l'on trouve plutôt un continuum de densités variables.

Au moment où de nouvelles orientations sont en voie d'être adoptées par les divers outils d'aménagement qui se mettent en place ou doivent être révisés, il est utile de

rappeler que les milieux urbains québécois bénéficient déjà, assez généralement, des avantages de la compacité produite par des densités intermédiaires et diversifiées, favorisant la convivialité et la mixité sociale.

La lutte à l'étalement urbain n'en demeure pas moins nécessaire, mais elle se présente dans un contexte et en regard d'enjeux passablement différents de ce qu'on voit chez nos voisins. Une première conséquence à tirer est d'éviter de transposer ici des problématiques et des remèdes inspirés des modèles nord-américains, tels l'imposition ponctuelle de densités excessives, des périmètres inutilement restreints ou des droits d'aménagement dissuasifs porteurs d'inflation immobilière. Une seconde conséquence serait de réaliser que le modèle québécois d'urbanisation peut se passer de la poursuite du développement d'ensembles exclusifs de maisons isolées, qui n'en a jamais réellement fait partie. ■

produisent pour leur part des densités atteignant deux à trois fois celles des duplex (ou jusqu'à 15 fois celle des maisons isolées). L'effet potentiel est donc considérable sur les densités résidentielles globales.

Au chapitre des coûts du logement, une étude comparative récente a montré que les loyers des logements situés dans des immeubles de moins de 20 logements, nettement majoritaires dans le parc locatif québécois, sont généralement moins élevés que ceux des immeubles de plus de 50 logements qui prédominent ailleurs au Canada². Associé à la structure de la propriété locative, c'est en partie ce qui expliquerait le maintien persistant de prix

2 Voir à ce sujet : Dany Dutil, « Comparaison entre la structure du parc de logements locatifs au Québec et dans le reste du Canada » dans le *Bulletin Habitation Québec* de la Société d'habitation du Québec, vol. 2, no 1, hiver 2008. Pour Montréal, on peut consulter aussi l'étude approfondie effectuée pour la SCHL et la SHQ par Daniel Arbour & associés (2006), intitulée : *Analyse de la structure du marché immobilier de Montréal*. (Disponibles en ligne.)

3 C'est surtout vrai pour Montréal, dont la densité résidentielle est nettement supérieure à 7 des 10 villes états-uniennes les plus peuplées, sur la base du territoire administratif de la ville centre (selon des données tirées de Wikipédia).



Retour sur le tournoi de golf

L'Ordre des urbanistes du Québec a tenu, le 8 juin dernier, son tournoi annuel de golf au Club de golf Atlantide à Notre-Dame-de-l'Île-Perrot. Près de 90 joueurs ont pris part au tournoi.

NOUVELLES DE L'ORDRE



GENÈVÈ BALLARD



Un concours de *putting* moitié-moitié a permis d'amasser 200\$ pour la Société canadienne du cancer. Le gagnant de ce moitié-moitié a généreusement offert son prix pour qu'un montant de 405\$ soit versé à la Société canadienne du cancer. Plus tard en soirée, un quatuor a remporté un montant de 200\$ suite au concours « La balle La Personnelle », offert par la compagnie d'assurances La Personnelle. Ces derniers ont, à leur tour, offert le montant d'argent pour la cause. Ainsi, la générosité des participants a permis à l'OUQ de remettre un montant total de 605\$ à la Société canadienne du cancer. **MERCI À TOUS!**

GENÈVÈ BALLARD



L'Ordre a instauré une nouvelle tradition : la remise du trophée Jacques-Perrier. Ce trophée sera dorénavant remis au meilleur quatuor du tournoi. Monsieur Jacques Perrier était un urbaniste de la Ville de Gatineau qui a remporté le tournoi de golf à plusieurs reprises. Emporté par un cancer l'année dernière, l'Ordre a décidé de nommer le prestigieux trophée en son honneur. Pour l'occasion, l'épouse de Jacques Perrier, madame Chantal Lesage, était présente pour remettre le trophée aux vainqueurs qui étaient, à égalité, deux équipes de Gatineau! Félicitations aux golfeurs!

Les gagnants!

De gauche à droite : Le quatuor formé de Marc Chicoine, Daniel Faubert, Philippe Paquin, Pierre-Luc Caron (absent sur la photo), Chantal Lesage, épouse de Jacques Perrier, Wilhelm de Lorenzi, Patrick Maguire et Marc-André Larocque.



GENEVIÈVE BALLARD

Le comité organisateur

Geneviève Masson de la permanence de l'Ordre, Mario St-Jean, Jean Rochon, Claude Beaulac, directeur-général de l'OUQ, Chantal Lesage, épouse de Jacques Perrier, présente lors du souper du tournoi, Denis Chabot et Normand Trottier.



GENEVIÈVE BALLARD



GENEVIÈVE BALLARD



Tournoi de golf – 8 juin 2012

Remerciements à tous nos commanditaires



Ordre des
Urbanistes du
Québec



La nouvelle identité de Teknika HBA



DAA



BENOIT PÉLOQUIN  *Arpenteur-géomètre inc.*



POUPART
LECHASSEUR
AVOCATS



AÉROPORTS DE
MONTRÉAL



PROGRAMME PRÉSTAGIAIRE

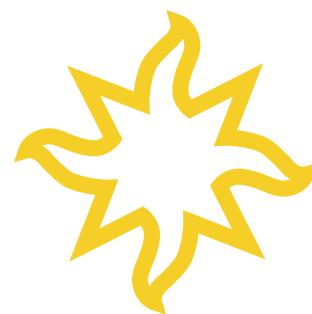
Pour favoriser l'accès à la profession d'urbaniste

Vous êtes :

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

Vous voulez :

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



**Ordre des
Urbanistes du
Québec**

Renseignement et inscription

www.ouq.qc.ca

85, rue Saint-Paul Ouest
514 849-1177

Calendrier

SEPTEMBRE 2012

12 au 14 septembre

ACTIVITÉ Colloque de l'Association des aménagistes régionaux du Québec - « La protection et la promotion des espaces naturels, de la terre au ciel »

ORGANISATEUR AARQ
LIEU Orford
INFORMATION www.aarq.qc.ca

26 au 28 septembre

ACTIVITÉ Congrès de l'Ordre des urbanistes du Québec
 « Pensons autrement l'urbanisme : convergence | durabilité | innovation »

ORGANISATEUR Ordre des urbanistes du Québec
LIEU Lévis
INFORMATION www.ouq.qc.ca

OCTOBRE 2012

Date à préciser

ACTIVITÉ Colloque du 50^e anniversaire de l'Institut d'urbanisme : Développement urbain et réseaux d'infrastructures: comment sortir de la dépendance? Aller-retour vers les villes québécoises

ORGANISATEUR Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal
LIEU Montréal
INFORMATION Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal

16 octobre 2012

ACTIVITÉ Facteur D « Mieux comprendre les bénéfices économiques et sociaux de l'architecture, du design et de l'urbanisme »

ORGANISATEUR Mission design
LIEU Palais des congrès de Montréal
INFORMATION www.missiondesign.org

Dates à confirmer pour les formations suivantes : Loi sur la qualité de l'environnement (LQE), Approche pratique et une revue de jurisprudence dans l'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et du projet de loi sur l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme

NOVEMBRE 2012

30 novembre

ACTIVITÉ Examen d'admission à l'Ordre des urbanistes du Québec

ORGANISATEUR OUQ
LIEU Montréal
INFORMATION ncorso@ouq.qc.ca

DÉCEMBRE 2012

6 décembre

ACTIVITÉ Colloque TOD, organisé par la Société canadienne d'hypothèques et de logement

ORGANISATEUR SCHL
LIEU Montréal
INFORMATION gmasson@ouq.qc.ca



Vous recherchez un urbaniste?

Soyez

Percutant

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

Efficace

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

Rapide

Aucun délai : la transmission par courriel est immédiate.



Ordre des
Urbanistes du
Québec

Visez juste!

Serena Hillaert

450 227-8414, poste 311

866 227-8414

shillaert@cpsmedia.ca





Urbanisme, environnement
et architecture de paysage

A vertical collage of images related to real estate development, including modern buildings, interior spaces, and architectural details.

Développement
immobilier

A vertical collage of images related to urbanism and urban design, showing streets, buildings, and people.

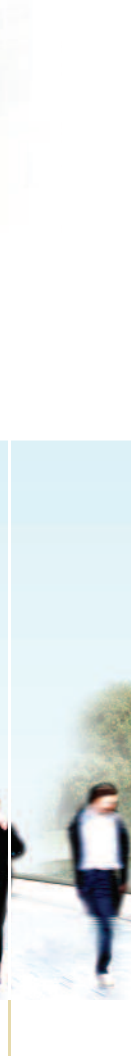
Urbanisme
et design urbain

A vertical collage of images related to landscape architecture, featuring modern buildings and outdoor spaces.

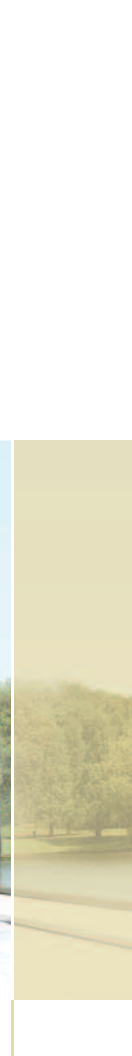
Architecture
de paysage

A vertical collage of images related to agricultural development, showing modern buildings and outdoor spaces.

Développement
agricole

A vertical collage of images related to sustainable development and certification, showing people walking and modern buildings.

Développement durable
et certification

A vertical collage of images related to the environment, showing trees and a body of water.

Environnement

A vertical collage of images related to municipal equipment and transport, showing a park with a pond and trees.

Équipements municipaux
et transport

CIMA+
pour une collectivité **durable**

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

T 514.337.2462 | F 514.281.1632

www.cima.ca

“ Il ne suffit pas de prévoir l’avenir mais il faut le rendre possible.”

Inspiré d'une citation d'Antoine de Saint-Exupéry



AMÉNAGEMENT ET TRANSPORT

Des aménagements pratiques et fonctionnels

- Réaménagement du boulevard Bromont, Ville de Bromont
- Études d'intégration urbaine (Projet Turcot, Projet de la Gare Montréal Ouest, Ville de Montréal)
- Plans de mobilité durable (Ville de Longueuil, Ville de Rimouski)

AMÉNAGEMENT ET ÉTUDES ÉCONOMIQUES

Une planification qui permet de soutenir l'économie

- Étude de positionnement économique, Ville de Longueuil
- Étude économique et stratégie de mise en oeuvre, PPU Jarry Est, Ville de Montréal

AMÉNAGEMENT ET ENVIRONNEMENT

Des développements en respect de l'environnement

- Stratégie de mise en oeuvre du Plan d'urbanisme, Ville de Rimouski
- Plan de gestion des milieux naturels, Ville de Gatineau
- Plan de conservation des milieux humides, Ville de Saguenay

AECOM est rapidement devenue la référence en urbanisme et aménagement durable au Québec, en grande partie dû à :

- la synergie des expertises
- la diversité des ressources professionnelles
- la capacité d'intégration des champs d'activités
- l'accessibilité à des professionnels de haut niveau

La référence en Urbanisme et en Aménagement durable au Québec