

URBANITÉ

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

Hiver 2009

Obésité Les urbanistes font le poids

Il existe plusieurs échelles d'intervention en urbanisme et cela suppose des impacts forts différents sur les villes et les communautés. La conférence CAPS-ACÉAU 2009 explore la relation entre les diverses échelles d'intervention et l'urbanisme comme discipline.

MiMACRO

CAPS-ACEAU Du 29 au 31 janvier 2009
Montréal

Pourquoi y assister?

- Le plus important événement étudiant relié à l'urbanisme et à l'aménagement au Canada
- Possibilité de présenter ses travaux (projets d'ateliers, recherche, expérience de stage, etc.)
- Opportunités de réseautage avec des étudiants et des professionnels de tout le pays
- Offres d'emploi sur place
- Découverte des enjeux urbains d'ailleurs au Canada

Pourquoi être partenaire?

- Visibilité auprès des participants et autres partenaires
- Possibilité d'entrer en contact avec les étudiants en urbanisme les plus brillants du pays
- Contribution au succès de l'événement



Comment nous joindre ?

<http://aeum-mupsa.org>

Pour commandites

Jonathan Denis-Jacob
jonathandjacob@caps-aceau.ca
514-951-6397

La conférence CAPS-ACEAU 2009 est organisée par l'AÉUM. L'Association des étudiants en urbanisme de Montréal (l'AÉUM) est une structure de coordination dont l'objectif est de développer des liens entre les écoles d'urbanisme et d'études urbaines ainsi qu'entre les milieux étudiants et professionnels.

Conférence
CAPS-ACEAU 2009
Conférence



Comité éditorial

François Goulet, président – Paul Arsenault –
Gabrielle Laflamme – Mathieu Langlois – Hélène Laperrière –
Pascal Lacasse – Marie-Hélène Poirier – Joël Thibert –
Jacques Trudel – Serge Vaugeois

Conception graphique

Lucie Laverdure – L'Infographe enr.

Réviseur et correcteur

Jean-Paul Gagnon

Imprimerie

Imprimerie F.L. Chicoine

Les administrateurs de l'Ordre sont :

Robert Chicoine, président
Jean Côté, vice-président
Louise Audet, trésorière
Donald Bonsant, administrateur
Pierre Marcotte, administrateur
Raphaël Fischler, administrateur
Danielle Lussier, administratrice
Georges Roy, administrateur nommé
Jean-Paul Gaumond, administrateur nommé

Permanence :

Claude Beaulac, directeur général
Odette Michaud, adjointe à la direction et
secrétaire de l'Ordre
Nathalie Corso, secrétaire administrative

Ordre des urbanistes du Québec

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

Dépôt légal

Bibliothèque nationale du Québec
Bibliothèque nationale du Canada

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

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

La revue Urbanité

Tirage : 3 000 exemplaires

Distribution

Membres de l'OUQ – 1011
Abonnés et autres – 1989

Abonnements

www.ouq.qc.ca
514 849-1177, poste 22
cbonin@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

Commentaires

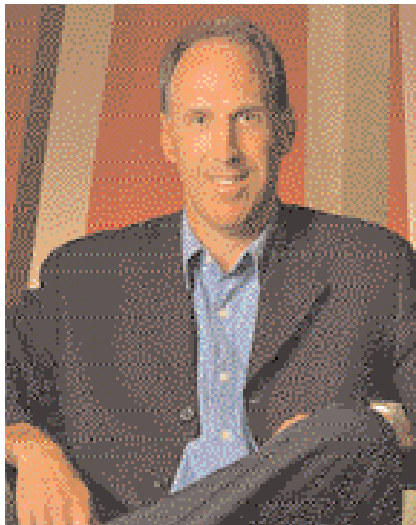
Vous pouvez soumettre vos commentaires et suggestions
par courriel à cbonin@ouq.qc.ca

SOMMAIRE

4	Mot du président	43	Tendance
5	Gala 45 ^e anniversaire	44	Regard sur le passé
6	Actualités	46	Formation
9	Coup d'oeil municipal	47	Activités
12	Coup d'oeil régional	48	Nouvelles publications
36	Observatoire municipal	50	Sur Internet
39	En pratique	51	Calendrier

Urbanisme et obésité

- 16 L'urbanisme fait le poids
- 17 Urbanisme et santé publique
Une alliance à reconquérir
- 21 Prévention de l'obésité
Les instruments d'urbanisme et les grands
enjeux d'aménagement
- 24 Des aménagements qui donnent le goût de bouger
- 27 Pour en finir avec l'obésité
- 29 La malbouffe chez les jeunes
Une solution municipale à un problème social
- 34 Développement durable et prévention de l'obésité,
même combat



Quarante cinq ans d'existence

Le gouvernement du Québec fut le premier gouvernement canadien à reconnaître légalement la profession d'urbaniste en créant la Corporation professionnelle des urbanistes du Québec en 1963, devenue l'Ordre des Urbanistes du Québec lors de l'entrée en vigueur du *Code des professions* en 1974.

En 1964, l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal était créé et mettait sur pied le premier programme francophone d'enseignement de l'urbanisme au Canada, le programme d'enseignement de l'urbanisme à l'Université McGill étant offert depuis le début des années cinquante.

Aujourd'hui, après quarante cinq ans, l'OUQ joue un rôle de leader en matière d'urbanisme au Québec et les urbanistes ont atteint un très haut niveau de crédibilité auprès de tous les intervenants. Il compte plus de 1000 membres œuvrant quotidiennement en enseignement, en planification et en développement, auprès de la population et des élus afin de développer les savoirs, et de rendre nos villes, villages et campagnes plus viables, plus prospères et plus équitables.

L'OUQ a profité de son 45^e anniversaire d'existence pour créer un prix qui sera remis annuellement à un élu dans le cadre de la Journée mondiale de l'urbanisme, l'objectif étant de reconnaître la vision, le leadership et les réalisations des élus qui doivent rendre des décisions en urbanisme dans un contexte de plus en plus complexe et globalisant. Par le fait même, l'OUQ souligne l'importante contribution des élus dans l'évolution et le positionnement de notre profession.

En donnant le nom de Jean-Paul L'Allier à ce prix, l'Ordre des urbanistes du Québec désirait ainsi rendre hommage et honorer un homme d'ouverture et de culture, un visionnaire et un démocrate, dont les réalisations en tant que maire de la Ville de Québec et l'engagement envers l'urbanisme ont contribué de façon exceptionnelle au rayonnement de l'urbanisme québécois, ici et ailleurs dans le monde.

Nous savons tous que la réussite des projets de développement ou de réaménagement urbain ou rural repose en grande partie sur la capacité des élus à saisir les enjeux, à porter une vision, à établir des orientations claires, à mobiliser les acteurs et à travailler avec les professionnels et les citoyens autour de solutions viables et durables.

L'Ordre des urbanistes du Québec est convaincu que l'exemple de monsieur L'Allier saura inspirer d'autres élus qui, comme lui, seront portés par une vision et assumeront un leadership éclairé dont les réalisations en urbanisme rendront nos villes, nos villages et nos paysages plus vibrants et plus durables. ■

*Le président
Robert Chicoine, urbaniste*

Journée mondiale de l'urbanisme

Gala 45^e Anniversaire

Profitant des célébrations du 400^e anniversaire de Québec, l'Ordre des urbanistes du Québec tenait son Gala 45^e Anniversaire, le 8 novembre dernier, au Théâtre Impérial de Québec, au cœur du quartier Saint-Roch de Québec.

Avec plus de 160 participants, dont de nombreuses personnalités du monde municipal et des associations et ordres professionnels, le Gala 45^e Anniversaire de l'OUQ s'est révélé un franc succès.

Le Gala 45^e fut l'occasion de rendre hommage à monsieur Jean-Paul L'Allier et de dévoiler officiellement le Prix Jean-Paul-L'Allier créé en son honneur.

Les principaux représentants du monde municipal se sont joints au président de l'Ordre pour rendre hommage à M. L'Allier, soit : **M. Robert Coulombe**, président de l'Union des municipalités du Québec (UMQ) et maire de Maniwaki, **M. Bernard Généreux**, président de la Fédération québécoise des municipalités (FQM) et maire de Saint-Prime, **M. André Lavallée**, membre du comité exécutif de la Ville de Montréal, responsable de

l'Aménagement urbain et du Transport collectif et **M. Jacques Joli-Cœur**, maire suppléant de la Ville de Québec.

Étaient également présents M. Jean Fortin, maire de Baie-Saint-Paul, M. Jean-Luc Daigle, conseiller et membre du comité exécutif de la Ville de Lévis et Mme Dominique Maranda, conseillère de la Ville de Lévis. ■



ACTUALITÉS



M. Bernard Généreux, président de la FQM et maire de Saint-Prime



M. André Lavallée, membre du comité exécutif de la Ville de Montréal, responsable de l'Aménagement urbain et du Transport



Membres émérites de l'OUQ : M. Victor Lambert (au premier plan à gauche), M. Marcel Junius (au premier plan à droite) et M. Jean Cimon (troisième à droite).



M. Robert Coulombe, président de l'UMQ et maire de Maniwaki.



M. Jean-Paul L'Allier durant son allocution



Familles en ville

Montréal prend les grands moyens

Avec l'entrée en vigueur du programme de subvention *Habitations urbaines pour familles*, la Ville de Montréal veut encourager le développement en milieu urbain plus dense de projets résidentiels innovateurs destinés aux familles, un segment de marché moins développé par les promoteurs.



Le programme consiste en un appel de propositions qui retiendra les meilleurs projets selon des critères précis de qualité et d'aménagement, comme la taille, le prix et la localisation. Une subvention de 15 000 \$ par logement sera versée aux projets retenus.

«La rétention des jeunes familles constitue un enjeu central pour le dynamisme de la ville » a expliqué Cosmo Maciocia, qui a rappelé que Montréal s'est engagée dans plusieurs autres actions, comme l'augmentation, pour les ménages avec enfants, de l'aide financière pour l'accès à la propriété.

www.habitermontreal.qc.ca ■



Le Télématon

Pour encourager la participation des citoyens à la démarche de revitalisation du secteur Bellechasse (arrondissement de Rosemont-La Petite-Patrie), Montréal a pensé à un moyen original : Le Télématon. C'est une sorte de cabine audio-vidéo, dotée d'une interface pour communiquer avec les passants qui voulaient bien y entrer. Ceux-ci avaient alors le loisir de partager leurs réflexions sur des thématiques en lien avec la revitalisation du secteur. Pour alimenter l'élaboration d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) du site Bellechasse, Montréal a aussi eu recours à des ateliers d'étudiants en urbanisme, à un Forum de discussion Internet et à une visite publique du site.

Collaboration Ville de Montréal et Ordre des urbanistes du Québec Création du comité conjoint sur la gouvernance en urbanisme

Ce comité conjoint a pour mandat d'analyser les règles de gouvernance en matière d'urbanisme et de gestion des grands projets et faire des recommandations notamment quant aux éléments suivants :

- Le traitement des programmes particuliers d'urbanisme ;
- Les changements de vocation aux bâtiments à vocation unique d'intérêt pan-montréalais ;
- La révision de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

Présidé par monsieur André Lavallée, membre du comité exécutif de la Ville de Montréal, responsable de l'Aménagement urbain et du Transport collectif, ce comité est composé de :

- M. Robert Chicoine et M. Claude Beaulac, respectivement président et directeur général de l'OUQ;
- M. Gérard Beaudet, Université de Montréal
- M. David Brown, Université McGill
- Mme Winnie Frohn, Université du Québec à Montréal
- M. Claude Béland, Mouvement Démocratie et Citoyenneté
- M. Dimitri Roussopoulos, Chantier sur la démocratie de la Ville de Montréal
- Un représentant de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain
- M. Raymond C. Bouchard, Institut de développement urbain
- M. Pierre Morrissette, RESO

Des projets-pilotes visant le développement de la zone agricole de quatre MRC



Shutterstock, 20224393

Le ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, M. Laurent Lessard, annonçait récemment la réalisation de projets-pilotes dans les MRC de Bécancour, Roussillon, Domaine-du-Roy et Témiscouata visant le développement de la zone agricole de ces MRC. Ces projets s'inscrivent dans le cadre de la mise en oeuvre du rapport de la Commission sur l'avenir de l'agriculture et de l'agroalimentaire québécois.

Les principaux objectifs poursuivis par la mise en oeuvre de ces projets-pilotes consistent à favoriser l'occupation dynamique de la zone agricole centrée sur l'agriculture, mettre en valeur le potentiel agricole dans une perspective d'accroissement ou de diversification des activités agricoles, contribuer à une harmonisation des usages agricoles et non agricoles et favoriser une plus grande multifonctionnalité du territoire dans les milieux dévitalisés. Le contenu et la méthodologie de

réalisation des plans relèvent de chacune des MRC, et ce, afin de s'assurer que les plans reflètent le plus adéquatement possible les réalités de ces territoires.

Les quatre MRC choisies pour cette première expérience devront déposer leur plan au Ministre en novembre 2009. Au cours de cette même année, quatre autres MRC seront choisies pour réaliser à leur tour des plans de développement de leur zone agricole. **S.V.** ■

ACTUALITÉS



Décès de Paul E. Laliberté, urbaniste émérite

C'est à regret que l'OUQ a appris le décès de Paul E. Laliberté, urbaniste émérite et bâtisseur de la profession.

Paul E. Laliberté fut l'un des acteurs de la réorganisation du service d'urbanisme de la Ville Montréal en 1960 où il participa à la mise en place d'une équipe pluridisciplinaire qui allait réaliser le premier grand document de planification métropolitaine « Montréal Horizon 2000 ».

En 1970, il recruta et dirigea l'équipe d'urbanistes et de spécialistes chargée d'élaborer le schéma d'aménagement de la région aéroportuaire de Mirabel. Le modèle de planification mis en place impliquait de multiples consultations et influença la conception de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* adoptée en 1979. Il fut nommé sous-ministre adjoint au ministère des Affaires municipales en 1974 et il prit sa retraite en 1990 après avoir siégé durant cinq ans à la Commission municipale du Québec.



Un urbaniste à la direction générale de Laval

L'urbaniste Richard Fleury a été nommé directeur général de la Ville de Laval, le 17 octobre dernier.

Détenteur d'une maîtrise en urbanisme de l'Université de Montréal, Richard Fleury a commencé sa carrière à la Ville de Laval en 1979 à titre de conseiller professionnel au sein du Service de l'urbanisme. Promu chef de la Division planification, développement et programmes en 1988, il a été nommé au poste d'assistant-directeur en janvier 2000, puis à celui de directeur du Service de l'urbanisme en 2001. Depuis 2006, il occupait la fonction d'adjoint au directeur général, gestion du territoire.

En plus d'être coauteur du Schéma d'aménagement de la MRC de Laval, il a participé, entre autres, aux travaux de plusieurs comités dont la Conférence municipale sur les bois, les berges, les îles et les rivières, la Table des préfets et maires du Grand Montréal, la Conférence des maires de la Rive-Nord, la Corporation de mise en valeur de la rivière des Mille-Îles, la Corporation agriculture Laval et le Comité d'aménagement du territoire à la CMM. **S.V.**



Un plan d'aide aux municipalités dévitalisées

« Par ce plan d'action, nous affirmons notre solidarité à l'endroit des communautés rurales en difficulté. » C'est en ces termes que Nathalie Normandeau, vice-première ministre et ministre des Affaires municipales et des Régions, a présenté le plan d'action gouvernemental à l'intention des municipalités dévitalisées, le 25 septembre 2008, lors du congrès annuel de la Fédération québécoise des Municipalités.

Philippe Dubé

En vertu de ce plan, l'accès aux fonds de soutien de 50 millions déjà annoncé dans le budget 2008-2009 sera étendu à l'ensemble des Municipalités régionales de comté (MRC) comprenant des municipalités en difficulté économique. C'est le cas notamment des MRC centrales qui n'ont pas accès aux mesures fiscales dont bénéficient les MRC des régions-ressources.

L'aide versée aux MRC sera majorée en fonction du nombre de municipalités dévitalisées au sein des MRC respectives ainsi que de leur taux de dévitalisation respectif.

Par ailleurs, les MRC qui comprennent des municipalités dévitalisées devront mettre à jour leur plan de diversification et de développement économique en faisant état des actions qu'elles auront posées pour soutenir le développement des municipalités dévitalisées.

Le plan d'action rappelle les mesures déjà offertes aux municipalités dévitalisées, notamment pour l'élaboration d'initiatives de diversification économique, de réseaux d'infrastructures et de services collectifs de base.

Faisant écho aux chantiers mis en œuvre suite au rapport déposé par la Commission sur l'avenir de l'agriculture et de

l'agroalimentaire québécois, le plan d'action rappelle que le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation (MAPAQ) a l'intention d'associer les acteurs concernés à une réflexion sur les solutions visant à la fois la protection du territoire agricole et l'occupation dynamique et durable du territoire.

Le MAMR a identifié 152 municipalités québécoises dévitalisées selon les données du recensement de 2006, se situant dans 14 MRC (ou territoires équivalents). L'identification des municipalités dévitalisées se fait selon « l'indice de développement des municipalités » établi dans la Politique Nationale de la ruralité 2007-2014.

Les opérations découlant du Plan d'action seront coordonnées par le Comité interministériel sur la situation économique et sociale des municipalités dévitalisées. La FQM et l'Union des municipalités du Québec (UMQ) participent à ce comité.

Plan d'action gouvernemental à l'intention des municipalités dévitalisées

www.mamr.gouv.qc.ca/publications/dossiers/devitalisees/plan_action_mun_devitalisees.pdf P.D. ■

Quartier international de Montréal

Le projet du Quartier international de Montréal s'est mérité un trentième prix lors du gala des Prix Brownie de l'Institut urbain canadien, le 23 octobre dernier. Les prix Brownie récompensent l'excellence dans le redéveloppement de friches urbaines ou de terrains contaminés (brownfields), et le projet du Quartier international a reçu le prix du meilleur projet, toutes catégories confondues. Rappelons que le réaménagement de plusieurs sites dans le secteur, dont les abords de l'autoroute Ville-Marie, a nécessité la décontamination des sols, laquelle a été assumée en partie par les partenaires du projet. Le Quartier international est une réalisation du consortium Daoust Lestage – Provencher, Roy et associés. ■



Jonathan Picard





Rimouski Savoir naviguer avec la Technopole maritime du Québec

Propos recueillis par Serge Vaugeois, urbaniste

La Technopole maritime du Québec (voir encadré), avec Rimouski comme point d'ancrage, rayonne sur les scènes nationale et internationale par le développement des sciences et des technologies de la mer.



Éric Forest, maire.

Ville de Rimouski

La présence de la plus grande concentration de chercheurs francophones au Canada dans le domaine et d'institutions de renommée internationale¹ constitue les bases du rayonnement de la technopole.

Urbanité s'est entretenue avec le maire de Rimouski, monsieur Éric Forest, et le directeur général de la technopole, monsieur Alain Andersen, pour connaître les stratégies retenues par la Ville ainsi que la place qu'occupe l'urbanisme et les urbanistes dans ces stratégies.

URBANITÉ – Une technopole comme la vôtre doit avoir des besoins particuliers en matière de planification urbaine ?



Alain Andersen, d.g.

Technopole maritime du Québec

Promenade de la mer.

Ville de Rimouski

M. ÉRIC FOREST – Lors d'un exercice de planification stratégique² réalisé par Rimouski en 2006, il s'est dégagé un consensus autour d'une vision d'avenir, soit les sciences de la mer comme locomotive économique avec des effets d'entraînement dans d'autres secteurs industriels. Les priorités retenues dans le plan stratégique ont été immédiatement intégrées au budget 2007 et au Plan triennal en immobilisations 2007-2009. Les instruments d'urbanisme ont été adaptés par l'identification de zones constituant des parcs technologiques et industriels pouvant accueillir le type d'entreprises recherchées. Du soutien financier (crédit de taxes) et politique est offert aux entreprises de haute-technologie qui veulent s'établir à Rimouski.

1 Université du Québec à Rimouski, Institut des sciences de la mer, Centre de recherche sur les biotechnologies marines, Institut maritime du Québec, Institut Maurice-Lamontagne, etc.

2 Un prix d'excellence a d'ailleurs été remis à la Ville de Rimouski, en 2007, pour cet exercice par l'Institut d'administration publique du Québec.



L'aspect maritime est donc devenu le fer de lance de toutes les actions de la ville. Une obsession constante quant au développement du caractère maritime de la ville constitue l'ingrédient essentiel des stratégies. Rimouski tente d'affirmer son caractère maritime dans ses gestes quotidiens, notamment en adoptant le bleu et le blanc dans la signalisation des rues.

M. ALAIN ANDERSEN – Les besoins du créneau des sciences et technologies marines sont nombreux et diversifiés. Il n'est donc pas surprenant qu'un de nos défis majeurs consiste à élaborer un plan d'action réaliste qui tient compte autant des besoins immédiats de nos institutions et de nos entreprises que de ceux à venir au cours des 20 prochaines années. En effet, les investissements majeurs réalisés pour développer un pôle maritime se traduiront progressivement par l'accroissement des activités de nos institutions et de nos centres de recherche, par le développement d'entreprises technologiques et par une augmentation des emplois à combler. Il s'agit non seulement de prévoir la disponibilité de terrains, mais aussi de toute la gamme de services adaptés au secteur. Il est donc d'une importance capitale que le développement du secteur maritime repose sur un plan d'urbanisme qui intègre les besoins spécifiques du secteur maritime à ceux de l'ensemble de la population.

URBANITÉ – Lors du congrès 2008 de l'Ordre des urbanistes, M. Éric Forest témoignait de l'importance de la qualité de vie pour le développement économique. Quel rôle joue cette qualité de vie dans vos stratégies pour attirer des chercheurs et des entreprises à Rimouski ?

M. ALAIN ANDERSEN – Le développement du secteur des sciences et technologies marines repose bien sûr sur l'activité des institutions et des entreprises présentes dans la région. Pour être en mesure d'opérer et de se développer, elles doivent compter sur la disponibilité d'une main-d'œuvre qualifiée composée de chercheurs et de personnel technique. Cela représente un défi de taille dans le contexte actuel du marché du travail.

Il ne s'agit pas seulement de recruter du personnel professionnel, il faut aussi que ces personnes demeurent en région. La stratégie mise de l'avant par la technopole maritime vise à faire la promotion de Rimouski auprès des chercheurs comme étant une ville maritime où l'on retrouve un environnement qui répondra non seulement à leurs ambitions professionnelles, mais aussi à leurs besoins personnels et à ceux de leur famille. Ce dernier aspect est d'ailleurs d'une importance capitale. Par exemple, le fait d'avoir sur place tous les niveaux scolaires est aussi un atout majeur. En fait, on trouve à Rimouski tous les services de base et un environnement naturel exceptionnel.



Ville de Rimouski

Nouvelles signalisations des rues.

Technopole maritime du Québec (TMQ) est une organisation à but non lucratif fondée en 1999. Sa mission consiste à façonner un environnement favorable au développement durable des ressources, des sciences et des technologies de la mer du Québec maritime (régions du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine et de la Côte-Nord) et en assurer le rayonnement sur les scènes nationale et internationale. Elle est formée d'intervenants provenant des milieux institutionnels, de la recherche (600 chercheurs), des affaires et des gouvernements.



Pour en savoir plus :

www.tmq.ca/

www.mdeie.gouv.qc.ca/fileadmin/sites/internet/documents/publications/pdf/developpement_regional/fr/accord/creneaux/ress_marines.pdf

Rimouski supporte le développement d'un créneau d'excellence unique au Canada, mais avec les seuls moyens financiers d'une ville de 40 000 habitants.

URBANITÉ – Outre la qualité de vie, quels sont les facteurs de localisation sur lesquels vous misez pour attirer les entreprises spécialisées ?

M. ALAIN ANDERSEN – Le dynamisme régional et la concertation entre tous les acteurs du milieu à travers la technopole sont des éléments forts qui caractérisent le secteur maritime. Cette promiscuité entre les institutions, les entreprises et les chercheurs facilite beaucoup l'intégration au sein de la communauté scientifique. Les occasions de rencontres et d'échanges ne manquent pas. Pour les chercheurs et les entreprises qui pensent s'établir dans la région, le fait de pouvoir travailler en équipe, souvent multidisciplinaire et multiculturelle, est un facteur déterminant. Rimouski est aussi bien desservie par un réseau de transport par route, par train et par avion qui permet un accès facile et rapide aux grands centres. La présence d'un centre des congrès et des services d'accompagnement adaptés aux besoins des personnes et des entreprises technologiques contribue aussi à motiver la décision de venir s'installer dans la région ou, pour ceux qui y sont déjà, d'y demeurer.

URBANITÉ – Et les urbanistes, quelle genre de contribution apportent-ils au dossier ?

M. ÉRIC FOREST – Leur rôle est vital dans le développement de la Ville. Ils sont en fait les concepteurs du Rimouski de demain. Ils ont la capacité d'identifier les besoins des citoyens et des divers intervenants et de les traduire dans l'aménagement du territoire. Par leurs gestes quotidiens, ils modifient la personnalité de la Ville et peuvent ainsi affirmer de plus en plus son caractère maritime.

URBANITÉ – Quelles sont les réalisations dont vous êtes le plus fier en matière d'urbanisme ?

M. ÉRIC FOREST – La Promenade de la mer constitue une première réalisation qui a permis de redonner aux citoyens l'accès au fleuve. La revitalisation du centre-ville est une autre grande réalisation qui s'est d'ailleurs méritée un prix de la Fondation Rues principales tout récemment.

URBANITÉ – Et quelles sont les prochaines grandes interventions qui devraient découler de vos exercices de planification ?

M. ÉRIC FOREST – Rimouski souhaite créer une place publique en face de la cathédrale. Des discussions sont aussi en cours pour un projet d'habitation au centre-ville qui comprendrait une rue piétonne et une place publique. À plus long terme, la partie de la route 132 située au centre-ville pourrait être reconfigurée. J'aimerais même la faire disparaître... si j'avais une baguette magique.

URBANITÉ – Rimouski dispose-t-elle des moyens nécessaires pour soutenir le développement de la technopole ?

M. ÉRIC FOREST – Non. Avec le temps, les mandats attribués aux municipalités se sont élargis, alors qu'elles disposent encore d'une seule source de revenus, soit les taxes foncières. Ces mandats sont passés des services aux immeubles (rues, trottoirs, déneigement, etc.) aux services aux personnes (loisirs, habitation, transport collectif, etc.) et au développement économique. Dans le cas de Rimouski, le développement de la technopole maritime nécessite des interventions et des actions à l'échelle internationale, donc des investissements importants. En fait, Rimouski supporte le développement d'un créneau d'excellence unique au Canada, mais avec les seuls moyens financiers d'une ville de 40 000 habitants. L'aide des gouvernements supérieurs s'avère évidemment plus que nécessaire. ■





FIGURE 1

Évolution des impacts d'érosion côtière sur la Côte-Nord³

1988



2006

Impacts des changements climatiques dans le golfe du Saint-Laurent

Nathalie Bleau

La mise en relation de l'érosion historique et des facteurs climatiques révèle que l'érosion s'est accrue dans le Golfe du Saint-Laurent, en partie à cause du récent réchauffement des températures du golfe.

Cette croissance du taux d'érosion devrait demeurer ou même augmenter durant les prochaines décennies. Le cadre bâti touché ou qui risque de l'être est important, et déjà certaines infrastructures essentielles pour les collectivités sont affectées.

Ce sont là quelques-unes des conclusions d'une vaste étude du consortium Ouranos qui s'est terminée en juillet 2008. Les deux principaux objectifs de l'étude étaient d'évaluer les impacts majeurs des changements climatiques sur la dynamique côtière de la région du Golfe du Saint-Laurent et de proposer des solutions d'adaptation appropriées. Trois zones-témoins avaient été sélectionnées, soit Sept-Îles, Percé et les Îles-de-la-Madeleine.

Liens entre le climat et la zone côtière

Plus de la moitié des côtes du Golfe du Saint-Laurent sont composées de rochers et de sédiments sensibles à l'érosion. Il en résulte un cadre bâti fragilisé, un réseau de transport vulnérable à certains endroits, une sécurité des populations menacée et des milieux naturels dégradés.

Les études sur les changements climatiques (CC), causés principalement par l'activité humaine¹, laissent à penser que l'érosion continuera de s'accroître exacerbant ainsi les impacts qu'elle a sur le milieu (Figure 1). Une gestion efficace du littoral semble donc dépendre, d'une part de notre capacité à évaluer l'impact des CC, surtout en ce qui

concerne certaines variables climatiques du Golfe du Saint-Laurent tels que le niveau moyen de la mer, les conditions de glaces de mer et de rives, la fréquence et l'intensité des tempêtes, les précipitations, les processus liés aux cycles de gel et de dégel, etc. et, d'autre part, de la capacité du milieu à s'adapter aux CC.

L'étude a mis en évidence le rôle substantiel des conditions hivernales sur l'érosion des berges. Lors d'un hiver froid, la majorité des processus hydrodynamiques qui provoquent l'érosion des berges sont atténués, parce que les glaces freinent le développement des vagues engendrées par les tempêtes hivernales. Les glaces qui se développent sur les rives fixent le sable des plages, l'empêchant d'être emporté. Les falaises d'argile et de grès, sensibles aux cycles de gel et de dégel, aux redoux hivernaux et aux pluies hivernales, s'érodent moins rapidement, parce que tous ces processus sont moins fréquents.

Lors d'hivers doux, la situation est bien différente. La saison de glace étant plus courte, les plages et les berges sont davantage touchées par les vagues des tempêtes hivernales. Ces tempêtes représentent 30 à

1 GIEC (2007). *Climate Change 2007: The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the Fourth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change* [Solomon, S., D. Qin, M. Manning, Z. Chen, M. Marquis, K.B. Averyt, M. Tignor and H.L. Miller (eds.)]. Cambridge University Press, Cambridge, United Kingdom and New York, NY, USA.
 2 Savard, J.-P. et al. (2008) *Étude de la sensibilité des côtes et de la vulnérabilité des communautés du golfe du Saint-Laurent aux impacts des changements climatiques – Synthèse des résultats*, Québec, 57 p.
 3 GENOIS, A. (2008) *La prise en compte des zones exposées à l'érosion des berges dans l'aménagement du territoire: le cas de la MRC de La Haute-Côte-Nord*, présenté au colloque sur les risques naturels, ACFAS, Québec.

FIGURE 2

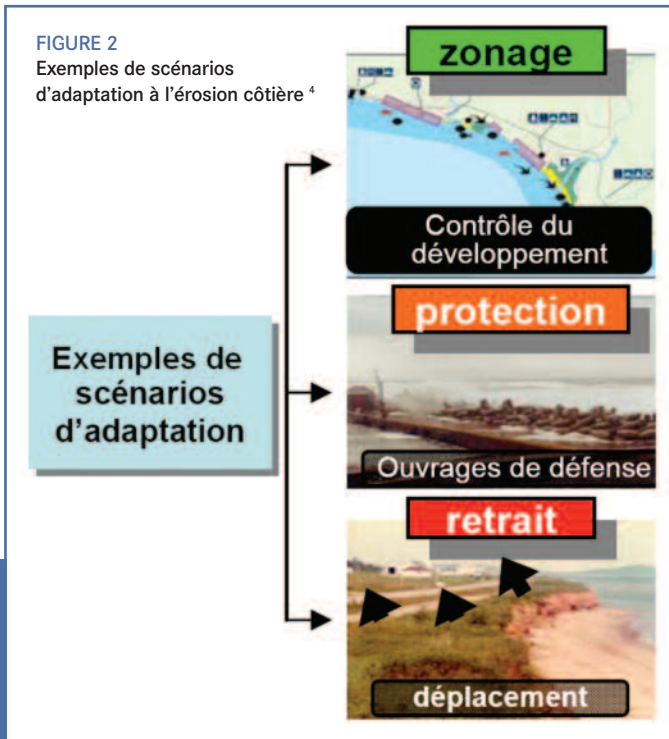
Exemples de scénarios d'adaptation à l'érosion côtière⁴

FIGURE 3

Exemple de cartographie numérisée des scénarios S1, S2 et S3 à Cap-aux-Meules, Îles-de-la-Madeleine

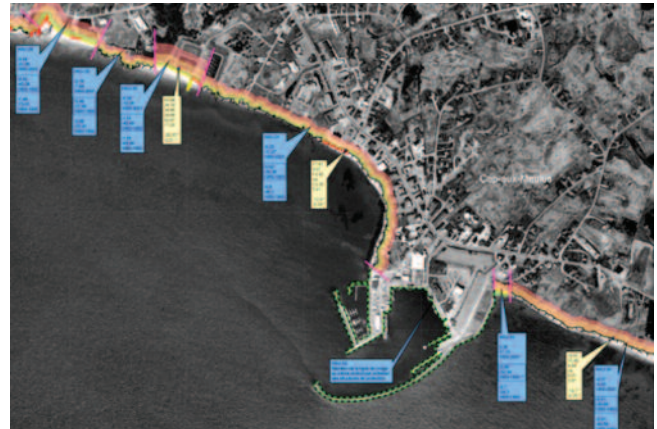


TABLEAU 1

Scénarios d'érosion utilisés pour cartographier l'évolution du trait de côte jusqu'en 2050²

SCÉNARIOS POUR 2050	DESCRIPTION
S1 : taux de déplacement moyen de la ligne de rivage entre 1931 et 2006	Ce scénario suppose que l'effet des changements climatiques ne modifiera pas les taux moyens de recul des talus côtiers d'ici 2050.
S2 : taux d'érosion moyen mesuré pour un intervalle de 10 à 15 ans où l'érosion a été la plus intense lors de la période 1931-2006	Ce scénario considère probable qu'il y aura une accélération de l'érosion côtière en raison des changements climatiques.
S3 : Taux moyen des valeurs supérieures à la moyenne des taux de recul pour un intervalle de 10 à 15 ans où l'érosion a été la plus intense lors de la période 1931-2006	Ce scénario considère probable qu'il y aura une accélération très élevée de l'érosion côtière en raison des changements climatiques et de facteurs anthropiques aggravants.

40 % de toutes les tempêtes se produisant durant l'année². De plus, l'action des processus cryogénique liés au gel et au dégel augmente, ce qui provoque un recul plus rapide des falaises sensibles.

L'étude révèle qu'avec les CC, une réduction du nombre de tempêtes est envisageable. Cependant cette réduction ne serait pas suffisante pour contrebalancer l'impact négatif de la diminution des glaces et de leur effet protecteur.

Différents phénomènes peuvent aussi jouer un rôle majeur dans le processus d'érosion : les événements de pluies intenses, qui peuvent engendrer des crues éclair et des glissements de terrain, et les impacts des tempêtes sur les côtes.

Les impacts

Les enjeux économiques associés à l'érosion des berges ont été évalués à plusieurs dizaines de millions de dollars pour les trois sites-témoins². Cette estimation est toutefois inférieure à la réalité, puisqu'elle ne tient compte que des valeurs foncières à risque et des coûts de remplacement des infrastructures et ne considère ni le risque de submersion, ni les pertes en terme de paysage ou d'habitats fauniques, ni les coûts pour gérer ces impacts.

Les enjeux sociaux sont eux aussi perceptibles et se manifestent à travers un questionnement quant à la responsabilité des multiples acteurs impliqués et aux choix de société à privilégier en ce qui a trait aux options d'adaptation optimales.

Les pistes de solution d'adaptation

Suite à l'examen des différents scénarios d'érosion (Tableau 1) qui leur ont été soumis par l'équipe scientifique, les comités de concertation, qui forment le groupe des

usagers, ont été constitués lors d'ateliers tenus dans chaque région-témoin en début de projet. Ces comités avaient pour tâche d'examiner les problématiques et les enjeux côtiers des sites, et de proposer des pistes de solution en vue de s'adapter aux impacts des changements climatiques.

Étant donné la diversité des enjeux et des acteurs impliqués, les comités ont utilisé une approche favorisant la recherche de consensus quant aux choix des méthodes

4 BOURQUE, A. (2008) *Les défis des changements climatiques : impacts sur les risques naturels au Québec*, présenté au colloque sur la sécurité civile à Saint-Hyacinthe.



d'adaptation des zones côtières confrontées à cette nouvelle réalité. En dépit de positions de départ souvent très divergentes, les membres des comités de concertation ont généralement réussi à s'entendre sur des pistes de solutions souvent très novatrices, favorisant l'équité sociale et respectant l'environnement.

Les solutions d'adaptation privilégiées favorisent une hiérarchie des méthodes de protection en fonction des enjeux (Figure 2). Sont d'abord préconisées les méthodes dites préventives qui visent un aménagement du territoire cohérent par rapport au risque d'érosion côtière. Il est ici question de cartographie du risque (Figure 3) ainsi que de zonage et de maintien de zones non constructibles là où c'est nécessaire. Entrent

aussi dans cette catégorie de méthodes tout ce qui concerne les questions de sensibilisation des collectivités, d'éducation et d'information. Viennent ensuite les méthodes douces qui consistent en la restauration de plages par des recharges en sable assorties de techniques visant à rehausser naturellement les dunes de haut de plage comme des épis végétaux ou des diffuseurs. À ces méthodes douces s'ajoute le retrait des constructions dans les zones à risque lorsque nécessaire. Bien que cette méthode soit qualifiée de drastique par certains propriétaires, elle est parfois la seule solution efficace quand la sécurité des individus est en jeu. Enfin, les méthodes lourdes comme l'empierrement et les murets en pierre ou en béton sont habituellement réservées aux infrastructures essentielles qui ne peuvent

être protégées par des méthodes plus légères ou être déplacées. Ces méthodes lourdes sont généralement des mesures irréversibles.

L'étude a permis de mieux connaître et mieux comprendre les liens entre le climat et la dynamique côtière. Cependant beaucoup de travail reste à accomplir. Entre autres, il reste à acquérir d'autres données pour parfaire les connaissances sur les processus identifiés comme des sources d'érosion (vagues, glaces, lithologie, etc.), à parachever certaines analyses relatives aux interactions climat/dynamique côtière et à appliquer et expérimenter les résultats obtenus à d'autres régions sensibles. ■

Nathalie Bleau est spécialiste en impacts et adaptation pour le Consortium Ouranos

DAA

› Daniel Arbour & Associés

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

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

Daniel Arbour & Associés (DAA) inc.

MONTRÉAL
QUÉBEC
SAGUENAY
MONT-TREMBLANT
www.arbour.ca

› imaginer › évaluer › intégrer l'espace urbain

PROGRAMME PRÉSTAGIAIRE

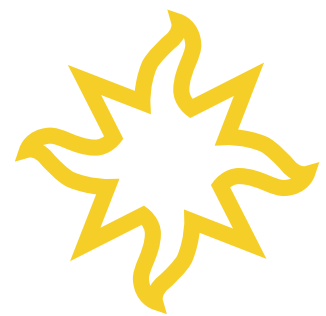
Pour favoriser l'accès à la profession d'urbaniste

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

DOSSIER

Urbanisme et obésité



L'urbanisme fait le poids

Il y a d'abord le secteur agroalimentaire qui comprend l'agriculture, la transformation et la distribution des aliments, le marketing alimentaire. Vient ensuite le secteur socioculturel où on retrouve les médias, la publicité, la mode, l'industrie du corps et la conciliation famille et travail. Devrait enfin être interpellé le secteur de l'environnement bâti, qui réfère à l'aménagement du territoire, l'organisation des réseaux de transport, la répartition des usages et densités d'occupation du sol ou encore la sécurité et l'ambiance des milieux de vie.

L'urbaniste n'est pas un expert de l'indice de masse corporelle et du tour de taille des individus. Pourtant, il est directement interpellé, comme plusieurs professionnels, par la problématique de l'obésité au sein de la population. Le sujet est préoccupant et toujours plus actuel. Il importe maintenant de mieux comprendre les effets des interventions environnementales et des politiques publiques sur l'alimentation et les comportements associés à l'activité physique.

Ce dossier se présente comme un « instantané » figé dans le temps. Toutefois, les choses et, espérons-le, les gens, risquent de bouger. Le combat contre l'obésité ou, en d'autres termes, la promotion d'un

mode de vie plus actif, constitue un défi de taille susceptible de mobiliser plusieurs acteurs à cet égard à l'échelle des quartiers, des villes et même de l'espace régional.

Dans les pages qui suivent, les praticiens oeuvrant dans le domaine de la santé publique ou s'y intéressant, en provenance de diverses disciplines - avocats, kinésio-logues, politicologues, épidémiologistes - dressent un portrait de la situation. Certains, plus alarmistes, brossent avec chiffres à l'appui un bien triste constat. D'autres empruntent un chemin parfois plus critique et soulèvent des questions fondamentales sur l'urbanisme et la prévention de l'obésité.

Il demeure essentiel de favoriser, par l'aménagement de milieux plus conviviaux, l'acquisition de saines habitudes de vie et ce, à petite échelle. Espérons que ce dossier permettra de convaincre les gens de la profession de l'urgence d'agir et de réfléchir ensemble aux actions et peut-être même aux sources de ce qui est nommé par les spécialistes une épidémie. Après tout, ce ne sera pas la première fois que les urbanistes se sentent interpellés par des enjeux de santé publique.

Bonne lecture!

Marie-Hélène Poirier



Urbanisme et santé publique

Une alliance à reconquérir

Sophie Paquin et Louis Drouin

Afin de rétablir une alliance durable entre le domaine de la santé publique et celui de l'urbanisme, il faut s'octroyer des moyens qui transcendent la bonne volonté et l'adhésion à des objectifs communs. Et surtout profiter des exercices de planification urbaine et des projets d'aménagement ou de transport d'envergure pour développer une compréhension mutuelle de nos connaissances et savoir-faire pour mieux intervenir sur les enjeux communs.

DOSSIER



Urbanisme et santé publique : une association ancienne

C'est dans la foulée de la révolution industrielle et de l'urbanisation qui a suivi que les disciplines de la santé publique et de l'urbanisme se sont rencontrées. Au 19^e siècle, les problèmes de santé publique dans les villes en expansion démographique étaient très importants. Il s'agissait notamment des épidémies de choléra et des maladies respiratoires. Pour des raisons de santé publique, certains responsables urbains décidèrent de mieux planifier l'organisation des usages du sol sur le territoire. Ainsi, le zonage fit son apparition vers la fin du 19^e siècle pour diminuer les nuisances entraînées par les activités propres à certaines fonctions urbaines et réduire les impacts négatifs sur la santé des populations urbaines¹.

À cette époque, les professionnels du mouvement hygiéniste, principalement des

médecins, des architectes et des ingénieurs, ont mis en relation l'aménagement urbain et les théories de santé publique. La planification de quartiers disposant de grands logements bien aérés et ensoleillés avec des parcs à proximité a été proposée pour améliorer la santé des familles ouvrières. Ces principes d'urbanisme et de santé publique ont été une source d'inspiration pour plusieurs mouvements d'urbanisme et d'architecture; notons à ce sujet les projets d'urbanisme utopiques ou progressistes comme ceux issus des travaux de Nicolas Ledoux et de Frederick Law Olmsted, les Cités Jardins, la Charte d'Athènes. Même le développement des banlieues nord-américaines avait au départ des visées de santé en favorisant un lotissement moins dense comprenant des habitations plus spacieuses avec des jardins, disposant d'équipements de loisirs actifs, éloignées des sites industriels et des problèmes de salubrité.

Au 20^e siècle, l'urbanisme et la santé publique ont poursuivi leur évolution dans leur sphère respective. L'urgence de contrer les maladies infectieuses par la construction d'infrastructures d'aqueduc, d'égouts et par la collecte des déchets est résolue grâce aux systèmes fonctionnels des villes occidentales. La professionnalisation des contenus de ces deux disciplines et la fragmentation institutionnelle des champs de compétences ont achevé cette séparation. Toutefois, l'organisation actuelle des agglomérations urbaines et les pratiques urbanistiques courantes (mainstream) amènent des effets secondaires imprévus, soit des impacts négatifs sur la santé des populations, particulièrement en matière de santé respiratoire, de traumatismes routiers, d'obésité et des saines habitudes de vie, telle la pratique de l'activité physique de loisirs et de déplacement.

1 Schilling, J. et L. Linton. (2005). *The public health roots of zoning: In search of active living's legal genealogy*. *American Journal of Preventive Medicine*, Vol 28, no 2, pp 96-104.



L'intérêt d'une passerelle entre ces deux disciplines

Il est de plus en plus opportun d'exercer un rapprochement durable entre ces deux disciplines. Une bonne part des problèmes de santé auxquels nos sociétés font face est accentuée par la vie en milieu urbain. Ces problèmes « populationnels » de santé exigent des remèdes multidisciplinaires. Par exemple, à Montréal la pollution atmosphérique cause des problèmes respiratoires (excès d'asthme, d'hospitalisation et de décès²) et une surmortalité lors d'épisodes de chaleur accablante pouvant atteindre 100 décès sur 2 jours³. Cette problématique sera amplifiée chez les ménages vulnérables habitant dans des îlots de chaleur.

La dépendance à l'automobile, accentuée par la morphologie des villes et du système de transport, entraîne de l'inactivité physique et de l'obésité qui sont la source de plusieurs maladies chroniques. Au Québec par exemple, 55 % des adultes marchent moins d'une heure par semaine pour se déplacer⁴ et plus de 55 % des hommes et 39 % des femmes présentent de l'embonpoint ou de l'obésité⁵. Une partie importante des solutions passe par des politiques et des mesures touchant l'organisation du transport et l'aménagement du territoire.

L'intérêt de l'urbanisme pour le secteur de la santé publique

Depuis environ une dizaine d'années, grâce entre autres aux travaux d'Ewing et Cervero (2001)⁶ et de Frumkin, Frank et Jackson (2004)⁷, un nombre grandissant d'acteurs de la santé publique se soucient de l'environnement bâti. Dans une approche globale de santé, l'environnement bâti constitue une dimension incontournable dans laquelle vient se greffer une série de déterminants de la santé. Souvent, une partie des actions sur les déterminants environnementaux d'un problème de santé publique relèvent des professionnels de l'aménagement et du

« Aménager des quartiers durables »

Ce programme de la Direction de santé publique de l'Agence de santé et des services sociaux de Montréal, en collaboration avec la Ville de Montréal et ses arrondissements comporte trois principaux volets :

- La promotion des transports actifs,
- L'implantation de mesures d'apaisement de la circulation,
- L'amélioration de la sécurité urbaine dans les lieux publics.

Le programme soutient les collectivités locales dans le diagnostic, l'élaboration d'un plan d'action, la mise en œuvre des interventions et un processus d'évaluation. Un guide sur l'environnement urbain et la santé, basé sur la littérature scientifique et les meilleures pratiques, complète ce programme qui s'inscrit dans l'approche interdisciplinaire promue par l'Organisation mondiale de la santé et inspirés des Agendas 21 et des mouvements du nouvel urbanisme et de la croissance intelligente (*smarth growth*).

À titre d'exemple, ce programme soutient, dans les quartiers de revitalisation urbaine intégrée définis par la Ville de Montréal, un plan d'intervention en transport actif dans les zones scolaires de Mercier-Est; des projets d'amélioration de la sécurité urbaine par l'aménagement des espaces publics dans le quartier Place Benoît à Saint-Laurent ou de développement du potentiel piétonnier sécuritaire dans le quartier Saint-Pierre à Lachine.

transport. Les mesures d'apaisement de la circulation constituent un exemple convaincant d'une mesure applicable par les aménagistes pour résoudre un problème de santé publique, soit les traumatismes routiers infligés aux piétons et cyclistes. Les spécialistes de l'aménagement, par leurs connaissances et leur champ de compétences quant à l'environnement bâti, peuvent contribuer à la mise au point d'interventions efficaces.

L'apport de la santé publique en urbanisme

La prise en compte des impacts sur la santé dans les décisions relatives au transport et à la planification urbaine contribue au bien-être de la population touchée. L'apport de

l'urbanisme s'en trouve également bonifié. En outre, deux fondements disciplinaires de santé publique comportent un intérêt particulier pour la pratique de l'urbanisme : premièrement, l'utilisation de données scientifiques probantes ou des pratiques prometteuses ou jugées efficaces dans la planification des interventions; deuxièmement, un processus d'évaluation avant et après qui occupe une place incontournable dans tout déploiement de programmes ou d'actions. Par conséquent, il serait bénéfique d'inclure les données scientifiques de façon plus systématique dans la planification des projets d'aménagement et de transport, afin de répondre adéquatement aux besoins, appliquer les meilleures solutions et minimiser les effets indésirables à long terme.

2 Bouchard M., et A. Smargiassi. (2007). *Calcul des impacts sanitaires de la pollution de l'air au Québec*. Institut national de santé publique du Québec.

3 Litvak E., Fortier I., Gouillou N. et collègues. (2005). *Programme de vigie et de prévention des effets de la chaleur accablante à Montréal*. Direction de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux.

4 Nolin B et D Hamel (2005) Les Québécois bougent plus mais pas encore assez. Dans Venne M. et A. Robitaille (sous la direction), *Annuaire du Québec 2006*. Montréal : Fides, p. 296-311.

5 Lamontagne, P. et D. Hamel. (2008). *Poids corporel de la population adulte québécoise : Mise à jour 2005/exploitation des données de l'Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes 3.1*. Institut national de santé publique du Québec.

6 Ewing, R. et R. Cervero. (2001). Travel and the Built Environment: A Synthesis. *Transportation Research Record*, 1780, pp 87-114.

7 Frumkin, H. Frank, LD. Et R. Jackson. (2004). *The Public Health Impacts of Sprawl*. Washington D.C.: Island Press.



À titre d'exemple, la Ville de Londres a fait réaliser une évaluation d'impact sur la santé (Health Impact Assessment) lors des travaux préparatoires à l'élaboration de son plan de transport de 2001⁸. Par ailleurs, une tradition d'évaluation rigoureuse est à acquérir. Ceci permettrait de mesurer la correspondance du projet réalisé avec les objectifs de départ, afin d'estimer ce qui reste à faire et de raffiner la stratégie; de distribuer les fonds publics par une allocation mieux ciblée sur les priorités et les besoins; de juger les effets à long terme selon plusieurs niveaux et selon plusieurs indicateurs. À l'instar de l'histoire de la santé publique, les méthodologies évaluatives appliquées à l'urbanisme amélioreraient, à moyen terme, la planification urbaine, les projets d'aménagement et la qualité de vie dans les villes, en accord avec les principes d'un développement plus durable.

Comment réaliser ces alliances stratégiques entre l'urbanisme et la santé publique?

Pour renouveler la collaboration fructueuse entre ces deux champs d'expertise, il importe de conscientiser les professionnels de l'aménagement et du transport, les élus municipaux et autres décideurs quant à

l'impact de leurs décisions sur la santé de la population.

Des études d'impact sur la santé réalisées avant la construction d'infrastructures de transport ou de projets urbains mettraient en lumière leurs effets sur la santé de la collectivité. De même, un système de monitoring supralocal des principales variables reliées à l'aménagement, au transport, aux inégalités sociales et à la santé contribuerait à documenter les problématiques pour ensuite en faciliter l'appropriation tant par les planificateurs que par les intervenants de santé publique.

La mise en place de programmes d'aménagement qui mettent davantage l'accent sur la santé publique doit être privilégiée. Le programme de santé publique « Aménager des quartiers durables » de la Direction de santé publique de l'Agence de santé et des services sociaux de Montréal (voir encadré) cible l'environnement bâti pour agir sur l'obésité, la sédentarité, l'insécurité urbaine et routière, la pollution atmosphérique et les gaz à effet de serre.

Afin d'établir une alliance durable entre le domaine de la santé publique et celui de

l'urbanisme, il faut se donner des occasions d'échanges mutuels par des forums ou des consultations ponctuelles. Il faut surtout profiter des exercices de planification urbaine et des projets d'aménagement ou de transport d'envergure pour collaborer et développer une compréhension mutuelle de nos connaissances et de nos savoir-faire.

Il est donc souhaitable de consolider les passerelles entre les deux spécialités dans le respect des réalités professionnelles propres à chaque champ d'action. Ainsi, il sera plus aisé d'intégrer l'environnement bâti à l'intervention de santé publique et de mieux prendre en compte les dimensions de santé dans la planification urbaine. ■

Sophie Paquin, Ph.D., est conseillère en urbanisme et santé publique à la Direction de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal

Louis Drouin, M.D., M.P.H., est responsable du Secteur environnement urbain et santé à la Direction de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal.

8 Mindell, J., Sheridan, L. Samson-Barry, S. et S. Atkinson. (2004). Health Impact Assessment as an agent of policy change: improving the health impact of the mayor of London's draft transport strategy. *Journal of Epidemiology and Community Health*, vol. 58, pp. 169-174.



Urbanex

Urbanisme, architecture du paysage, études économiques

Des experts

pour réaliser un plan de développement et de diversification économique

www.urbanexconsultant.ca

www.roche.ca





Shutterstock 17404432

Prévention de l'obésité Les instruments d'urbanisme et les grands enjeux d'aménagement

Sophie Paquin

DOSSIER

En matière de coordination des interventions de planification urbaine et de santé publique, les enjeux sont grands et, devant les intérêts de diverses natures, ils imposent un changement de paradigme en faveur du développement durable et de la santé publique. L'éthique sociétale et environnementale le commande. Bien que toutes les connaissances n'aient pas encore été établies, autant sur les facteurs causaux que sur les meilleures solutions, nous disposons déjà de moyens pour mieux arrimer la triade de la santé publique, de l'urbanisme et des transports.

Des environnements bâtis « obésogènes »

L'obésité et l'inactivité physique constituent des problèmes de santé publique en pleine expansion. L'OMS (2000)¹ aborde la problématique telle une épidémie d'obésité dans les pays occidentaux.

L'ensemble des causes les plus structurantes du phénomène de l'obésité et de l'inactivité physique se trouvent moins dans les variables personnelles que dans le contexte environnemental dans lequel la population vit et qui favorise le gain de poids. On parle des environnements obésogènes² pour

qualifier un milieu qui favorise le gain de poids au niveau populationnel en raison tant de la très grande accessibilité à une alimentation de qualité variable que des contraintes environnementales entourant la pratique de l'activité physique et de loisirs ou de déplacement. La population habitant dans un environnement obésogène rencontre de nombreuses difficultés pour faire des choix favorables à la santé.

La majorité des municipalités et des municipalités régionales de comté (MRC) du Québec peuvent receler des environnements obésogènes, que ce soit par l'offre alimen-

taire de produits très caloriques facilement disponibles ou l'organisation urbaine et le mode de vie sédentaire qu'on y retrouve.

L'offre alimentaire

On peut constater que pour accommoder les ménages, de plus en plus de produits alimentaires sont disponibles dans des commerces non spécialisés dans l'alimentation – telles les stations d'essence et les pharmacies; leur effet sur la consommation n'a par ailleurs pas encore fait l'objet d'études. Toutefois, certaines études américaines ciblent plutôt les restaurants-minutes comme étant une cause importante de la

1 Organisation mondiale de la Santé. (2000) *Obésité : Prévention et prise en charge de l'épidémie mondiale*. Série de rapport techniques no 894. Genève : Organisation mondiale de la Santé.

2 Egger G. et B. Swinburn. (1997) *An ecological approach to the obesity pandemic*. / *British Medicine Journal*, 315 : 477-480.

consommation de nourriture peu saine, en quantité et en qualité. De là est née l'idée de contourner³ les restaurants-minutes, aux abords des écoles secondaires par exemple, afin de réduire leur accessibilité et favoriser le développement de commerces alimentaires offrant une nourriture plus équilibrée.

Cette mesure mérite cependant d'être examinée de plus près. En effet, plusieurs questions subsistent quant à sa réelle application. La première est d'ordre philosophique. Est-ce aux municipalités d'édicter les règles d'une saine alimentation ou de promouvoir des environnements bâtis qui aident la population à faire des choix santé? Les suivantes sont d'ordre pratique et se heurtent à la définition même de ce type de restaurant et de la malbouffe. Est-ce que les restaurants-minutes ont le monopole de la malbouffe? Est-ce seulement les chaînes de restaurants-minutes qui doivent être ciblées? Selon nous, une meilleure évaluation des environnements alimentaires municipaux est préalable à toute action réglementaire s'inscrivant dans une approche aux objectifs louables visant à offrir un choix alimentaire sain aux enfants et à leur famille.

La configuration physico spatiale des villes

Par ailleurs, l'environnement obésogène découle aussi dans certaines configurations physico spatiales typiques du développement urbain caractéristiques de la deuxième partie du 20^e siècle : faible densité d'occupation du sol, localisation des pôles d'emplois dans des parcs spécialisés à l'écart des noyaux urbains, espaces verts et de loisirs actifs peu nombreux et peu accessibles, etc.

Ces caractéristiques rendent plus difficiles les modes de vie physiquement actifs, surtout dans un contexte sociétal d'accélération du temps et de conciliation travail-

famille (*time squeezing*), et rendent les déplacements quotidiens en automobile plus commodes. D'ailleurs, chaque heure passée en voiture quotidiennement augmente de 6 % le risque de développer de l'obésité. Les résidents des banlieues sont, par exemple, plus à risque de surpoids en raison de l'usage généralisé de l'automobile⁴. En plus d'être associé à l'obésité, la sédentarité est un facteur de risque important pour de nombreux problèmes de santé comme le diabète, l'ostéoporose, les maladies coronariennes, certains cancers⁵. Le transport actif permet d'inverser cette tendance.

Les villes et quartiers qui disposent d'un bon potentiel piétonnier (*walkable communities*) facilitent les déplacements à pied ou en vélo, ce qui se traduit en bénéfices pour la santé et l'environnement. Les caractéristiques des quartiers « marchables » sont⁶⁻⁷ :

- Une densité résidentielle plus élevée,
- Une certaine mixité des usages du sol,
- La proximité des commerces et des générateurs de déplacements,
- Les infrastructures de déplacements actifs,
- La sécurité urbaine et la sécurité routière,
- Un paysage urbain agréable à échelle humaine.

Les urbanistes peuvent donc apporter une contribution importante dans l'amélioration du cadre bâti propice au transport actif.

Le transport actif : une des solutions pour diminuer l'obésité

Le choix du mode de transport constitue un déterminant de la santé et de l'obésité. Le taux de motorisation important des ménages québécois (taux variant de 0,8 véhicule par ménage pour Montréal à 1,6 dans les municipalités de banlieues) est une des conséquences de l'organisation des fonctions

urbaines qui favorise la dépendance à l'automobile. Ceci se traduit aussi par l'augmentation annuelle constante de 2,1 % du parc automobile depuis 1998⁸. Ces constats se répercutent sur la qualité de l'air dont la dégradation entraîne des problèmes de santé amplement documentés et sur l'expansion du transport actif. À cela s'ajoute l'augmentation continue du nombre de blessés de la route (20 % pour l'ensemble du Québec et de 17 % sur l'île de Montréal depuis une décennie⁹). Cela s'explique par la vitesse de la circulation automobile, mais aussi par le nombre de déplacements et le volume de circulation automobile.

Pour développer des environnements bâtis propices à la santé, l'augmentation notable de la part modale des transports collectifs et actifs sécuritaires est capitale. Les relations entre la santé et la marche sont de plus en plus étayées. Chaque kilomètre de marche par jour est associé à une diminution de 5 % de la probabilité d'être obèse¹⁰ et l'utilisation du transport en commun permet une diminution des risques d'obésité pouvant atteindre 23 % par rapport à l'usage régulier de l'automobile¹¹. À une stratégie durable en matière de transport actif et collectif devraient être combinées des mesures d'apaisement de la circulation à l'échelle des quartiers¹². Ainsi, les solutions pour développer des environnements urbains favorables à la santé se trouvent en grande partie dans le champ de compétences des professionnels de l'aménagement.

L'utilisation des instruments d'urbanisme

La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU), offre les leviers de base des instruments d'urbanisme permettant de répondre aux enjeux de santé publique. Ainsi, les schémas d'aménagement et de développement (SAD) et les plans d'urbanisme (PU) pourraient contenir de grandes orientations

3 Mair, J., M. Pierce, et S. Teret. (2005). *The Use of Zoning to restrict fast food outlets: A potential strategy to combat obesity*. Baltimore, MD: The Centers for Law & the Public's Health at Johns Hopkins and Georgetown Universities. www.publichealthlaw.net/Zoning%20Fast%20Food%20Outlets.pdf (consulté le 12 octobre 2006)

4 Frank, LD., MA. Andresen, et TL. Schmid. (2004). Obesity relationships with community design, physical activity, and time spent in cars. *American Journal Preventive Medicine*, vol. 27, no 2, p. 87-96.

5 Comité scientifique de Kino-Québec (2006) *L'activité physique et le poids corporel*. Secrétariat au loisir et au sport, ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport, Gouvernement du Québec. Avis rédigé sous la coordination de M. Angelo Tremblay. p.23.

6 Saelens, B.E., Sallis, J.F. et F.D. Lawrence. (2003). Environmental Correlates of Walking and Cycling: Findings from the Transportation, Urban Design, and Planning Literatures. *Annals of Behavioral Medicine* 25 (2): 80-91.

7 Frank, L., Engelke, P. et T. Schmid. (2003). *Health and Community Design: The Impact of the Built Environment on Physical Activity*. Washington D.C.: Island Press.

8 Agence métropolitaine de transport (2004). *Enquête origine-destination 2003. La mobilité des personnes dans la région de Montréal, Faits Saillants*. Montréal : AMT.

9 Société d'assurance-automobile au Québec (SAAQ). (2004). *Dossiers statistiques – accidents, parc automobile, permis de conduire : bilan 2003*. Québec : Société d'assurance-automobile au Québec.

10 Frank, LD. Andresen, MA. et TL. Schmid. (2004). *Obesity relationships with community design, physical activity, and time spent in cars*, *American Journal Preventive Medicine*, vol. 27, no 2, p. 87-96.

11 Lindstrom, M. (2007). *Means of transportation to work and overweight and obesity: A population-based study in southern Sweden*, *Preventive Medicine*.

12 Ewing, R. (1999). *Traffic calming; state of the practice*. Washington D.C.: Institute of transportation engineers and Federal highway administration.

qui portent sur l'aménagement favorable à la santé. Par exemple, une disposition du contenu obligatoire pourrait cibler l'organisation des fonctions urbaines et des infrastructures de transport actif, afin d'offrir un environnement propice aux saines habitudes de vie de la population, ou bien considérer spécifiquement le développement de l'intermodalité par des aménagements structurants dans les pôles primaires et secondaires du territoire. En effet, une composante obligatoire de ces deux instruments portant déjà sur le transport des personnes et des

ments favorables à la santé publique. Au zonage traditionnel s'ajoutent de nouvelles formes de zonage à explorer (ex : zonage par objectif, SmartCode). Le règlement de lotissement encadrant les futurs développements peut prescrire des règles pour assurer une bonne connectivité du réseau des rues, la localisation optimale des espaces verts et une division parcellaire permettant de mieux correspondre à des considérations environnementales et de santé. Les plans d'aménagement d'ensemble (PAE) et les plans d'implantation et d'intégration

être souples, mais efficaces, visant une meilleure conciliation des enjeux d'aménagement, de transport et de santé publique.

L'arrimage des outils de planification sectorielle

Les municipalités élaborent différents plans directeurs sectoriels (plan des équipements de loisirs, plan de réfection routière, plan de développement économique, plan de développement durable, etc.) qui, malgré un arrimage inégal avec les opérations de planification urbaine, ont une incidence déterminante sur la façon dont se développe l'environnement urbain.

Ainsi, les plans de transport et les plans de déplacements incarnent l'exemple même de la nécessité d'une cohérence approfondie avec les instruments d'urbanisme. Cette logique, qui interpelle les paliers gouvernementaux locaux et supérieurs, devrait dépasser la conformité aux grandes orientations, mais s'ajuster avec l'ensemble des composantes, afin d'éviter les contradictions sur le terrain (ex. : consolider le développement urbain près des pôles de transport collectif, d'un côté, et augmenter la capacité des voies rapides autoroutières desservant les mêmes populations, de l'autre). Il nous semble essentiel que les intervenants en matière de planification urbaine s'assurent d'une coordination plus systématique avec les autres outils de planification, tel le Plan triennal d'immobilisation

La prise en compte de la santé publique dans la planification urbaine et l'organisation du transport permet de répondre de manière intégrée à certains grands enjeux auxquels font face les populations urbaines et les pouvoirs publics. En effet, par leurs relations multiples et leur impact sur la santé, l'organisation des systèmes de transport, la structuration des agglomérations et l'aménagement des quartiers sont autant d'éléments qui constituent des défis de planification pour les urbanistes. ■

Sophie Paquin, Ph.D. est conseillère en urbanisme et santé publique à la Direction de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal



Pascal Lacasse

Les guichets automatiques sous forme de service-au-volant : on y gagne du temps et du poids

marchandises pourrait être une occasion d'aborder la problématique sous d'autres angles que la fluidité de la circulation ou les contraintes immédiates d'une voie de circulation¹³.

Déjà on voit que commencent à se multiplier des quartiers ou des développements multifonctionnels, inspirés des concepts de « Transit Oriented Development » (TOD) et de villages urbains. Le développement des réseaux de pistes cyclables utilitaires reliant les principaux générateurs de déplacement représente aussi une option séduisante. Les PU et les SAD offrent une occasion pour soutenir l'émergence de tels projets.

Le règlement de zonage, par ses prescriptions concernant les usages autorisés, la densité permise, les caractéristiques du découpage des zones et les normes minimales de stationnement, constitue un outil spécifique ayant une incidence très significative sur la production d'environne-

mentaire (PIIA) offrent aussi des possibilités pour intégrer des objectifs appuyant le développement de milieux de vie favorisant les saines habitudes de vie.

Dans le cadre de la révision de la LAU, ne pourrait-on pas :

- Élargir les références à la santé publique pour en adopter une vision plus large incluant la prévention et les saines habitudes de vie?
- Introduire la mention d'une évaluation d'impact sur la santé à effectuer lors des principales opérations de planification?
- Proposer une grille de thèmes qui pourrait guider vers la concrétisation d'un urbanisme axé sur la santé?

Ces questions devraient susciter la réflexion et permettre d'identifier les contenus pertinents et les mécanismes qui devraient

¹³ D'ailleurs, la revue *Urbanité* et ses numéros thématiques sur l'urbanisme et le transport (*Urbanité* juin-juillet 2004) et le transport actif (mars 2008) invitaient ses lecteurs à réaliser une meilleure intégration du transport et de l'urbanisme et à réfléchir aux solutions alternatives.



Des aménagements qui donnent le goût de bouger

Monique Dubuc et
Mélanie Lemieux



DOSSIER

Le choix social en faveur du transport actif apporte plusieurs bénéfices pour l'individu¹ et aussi pour la société. Il augmente la dépense énergétique, contribue significativement à l'accroissement de l'activité physique quotidienne, aide à l'adoption d'un mode de vie sain, améliore la santé publique et est bénéfique pour l'environnement. Il favorise également l'interaction entre individus et la cohésion sociale, en plus d'accroître l'autonomie des jeunes.

L'intégration de l'activité physique de transport à son mode de vie contribue à l'atteinte du niveau minimal d'activité physique d'intensité moyenne recommandée, soit 60 minutes/jour pour les enfants et 30 minutes/jour pour les adultes. Or, si les Québécois ont augmenté leur utilisation de la marche comme moyen de transport depuis 1994-1995, elle demeurait inférieure à la moyenne canadienne en 2005 (voir tableau 1). Par contre, les Québécois sont un peu plus nombreux que les

Canadiens à adopter le vélo pour leurs déplacements (voir tableau 1). Il reste toutefois une grande place à l'amélioration, puisque seulement 32 % des jeunes et 7 % des adultes y adhèrent et les taux sont inchangés depuis 1994-1995.

Un environnement structurant

L'adoption et le maintien d'un mode de vie physiquement actif sont tributaires de plusieurs facteurs individuels (connaissances, croyances, habiletés et attitudes) et

environnementaux structurants (disponibilité et accessibilité des produits et services, structures physiques, structures sociales et politiques, culture et messages médiatiques)³. Bien que l'individu demeure en dernier lieu responsable de ses choix, des environnements favorables à la pratique d'activités physiques peuvent faciliter les déplacements actifs. Ainsi, Kino-Québec⁴ favorise ces changements et propose, dans son guide *Aménageons nos milieux de vie pour nous donner le goût de bouger pour une*

1 Hamer, M. & Chida, Y. (2008) *Active commuting and cardiovascular risk: A meta-analytic review*, *Preventive Medicine*, vol. 46, pp. 9-13

2 B. Nolin et D. Hamel, *Institut national de santé publique du Québec, 2008*. Base de données : Statistique Canada, Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes, 2005.

3 Ministère de la Santé et Services sociaux (2006), *Investir dans l'avenir – Plan d'action gouvernemental de promotion des saines habitudes de vie et de prévention des problèmes reliés au poids 2006-2012*, Direction des communications du ministère de la Santé et des Services sociaux, 50 p.

4 Kino-Québec a pour mission de promouvoir un mode de vie physiquement actif pour contribuer au mieux-être de la population québécoise. Ainsi, puisque la marche et le vélo sont accessibles à la majorité, sans restriction d'âge ou de richesse, ils permettent donc l'adoption de ce mode de vie plus actif, prévenant les problèmes reliés au poids, et éventuellement de santé.

Tableau 1. Utilisation hebdomadaire de la marche et du vélo comme moyens de transport chez les enfants et les adultes, Québec et Canada, 2005²

Groupe d'âge	MARCHE			VÉLO		
	Québec	Canada	Canada	Québec	Canada	Canada
	1994-95	2005	2005	1994-95	2005	2005
Jeunes (12 à 17 ans)	67 %	77 %	84 %	33 %	32 %	28 %
Adultes (18 ans et +)	51 %	59 %	70 %	9 %	7 %	6 %

*meilleure qualité de vie*⁵, sept composantes caractérisant un environnement physique favorable à la pratique d'activités physiques :

1. Occupation du sol et densité de la population;
2. Mixité des usages dans les différents secteurs;
3. Sentiment de sécurité;
4. Aménagement et entretien de réseaux de trottoirs, de voies cyclables et de sentiers récréatifs;
5. Accès à des réseaux d'espaces verts, blancs et aux plans d'eau;
6. Immeubles et cadre bâti favorisant un mode de vie physiquement actif;
7. Planification et politique.

1-2. Occupation du sol et de densité de population / Mixité des usages dans les différents secteurs

Une densité résidentielle élevée couplée à une occupation du sol diversifiée, c'est-à-dire où l'on retrouve à la fois des zones résidentielles et commerciales, sont des facteurs associés à un plus haut taux de transport actif⁶. Cette proximité permet également de favoriser les rapports entre citoyens tout en offrant une plus grande visibilité aux services publics et commerciaux. Afin d'être efficaces, les infrastructures, comme par exemple les complexes sportifs, les arénas, les terrains de soccer, etc., doivent être bien réparties sur le territoire de manière à ce qu'elles soient accessibles à toute la population.

3. Sentiment de sécurité

Les perceptions associées au danger du trafic sont souvent très présentes pour les parents⁷. Plusieurs d'entre eux, percevant un risque pour leurs enfants, décident de les reconduire à l'école en voiture, aggravant ainsi le problème. En conséquence, après la distance à parcourir, ces perceptions représentent un frein important à l'adoption de la marche comme moyen de transport chez les enfants.

L'urbaniste peut donc, en proposant des aménagements pour piétons et cyclistes ainsi que des mesures d'apaisement de la circulation, contribuer à la création de milieux de vie plus conviviaux et sécuritaires favorisant les déplacements actifs.

4. Aménagement et entretien de réseaux de trottoirs, de voies cyclables et de sentiers récréatifs

Afin de favoriser les déplacements actifs, les réseaux de voies piétonnières, cyclables et récréatives doivent être intégrés et reliés aux différents quartiers et services d'une communauté. Le bon entretien de ces installations est également nécessaire, afin d'optimiser leur utilisation. Le *Guide technique d'aménagement des voies cyclables*, produit par Vélo-Québec, est une bonne source d'information pour le développement de pistes cyclables.

5. Accès à des réseaux d'espaces verts, blancs et aux plans d'eau

L'accessibilité à des parcs de quartier de même qu'à de grands espaces permet d'offrir aux citoyens différentes opportunités d'être actifs, selon leurs besoins et leurs intérêts. Cette accessibilité contribue également à agrémenter la qualité de vie des résidents.

6. Immeubles et cadre bâti favorisant un mode de vie physiquement actif

Les caractéristiques physiques des immeubles et des lieux publics peuvent faciliter l'adoption d'un mode de vie physiquement actif. La présence de supports à vélo, de lampadaires ou encore l'accès à des cages d'escaliers propres et sécuritaires sont des exemples du cadre bâti qui peuvent avoir une influence sur la pratique d'activités physiques.

7. L'exemple de la planification et des politiques

Sur les plans local, régional et national, des normes, des règlements et des politiques

À Gatineau, la Ville s'est donnée pour objectif d'augmenter la densification de son territoire. À ce titre, elle a conçu et intégré un plan à sa politique d'habitation.

À Montréal, on a réaménagé un espace industriel dégradé, afin d'y développer un quartier où les parcs et espaces verts côtoient des secteurs résidentiels, commerciaux et industriels. Ce quartier permet maintenant d'accéder au parc industriel par des moyens autres que l'automobile.

La Ville de Sherbrooke, en collaboration avec les services municipaux et les directeurs d'école, a aménagé des corridors scolaires dans un rayon d'un kilomètre aux abords des écoles primaires pour favoriser la sécurité de la circulation piétonnière.

À Lévis, durant la saison hivernale, les citoyens peuvent se déplacer en toute sécurité, puisque la majorité des trottoirs sont entretenus. On remarque d'ailleurs que plusieurs ont fait de la marche une activité régulière.

À Ville-Marie, en Abitibi-Témiscamingue, la population a manifesté son intérêt pour la création d'une piste cyclable à l'intérieur de la ville. La municipalité a répondu à l'appel et la popularité de cette piste fut immédiate!

Jadis, la pointe des Américains au Saguenay-Lac-Saint-Jean était un endroit utilisé de manière anarchique par les adeptes de plein air et de sports motorisés, ce qui compromettait leur sécurité en plus de nuire à la flore et à la faune. Par l'acquisition et le réaménagement de ce territoire, la Ville d'Alma contribue à la préservation de l'environnement, tout en offrant à ses citoyens un endroit sécuritaire où pratiquer des activités physiques de loisir.

5 Kino-Québec (2005), *Aménageons nos milieux de vie pour nous donner le goût de bouger pour une meilleure qualité de vie*, ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport, 36 p.

6 Saelens, B. E. & Handy, S. L. (2008) *Built environmental correlates of walking: a review*, *Medicine & Science in Sports & Exercise*, vol. 40, no. 7S, pp. S550-566

7 Limstrand, T. (2008) *Environmental characteristics relevant to young people's use of sport facilities: a review*, *Scandinavian Journal of Medicine & Science in Sports*, vol. 18, pp. 275-287

8 Vélo-Québec (2003), *Guide technique d'aménagement des voies cyclables*, 3^e édition, Montréal, Vélo-Québec, 136p.



d'aménagement qui s'appliquent au cadre bâti et à l'aménagement du territoire peuvent contribuer à construire un environnement physique qui favorise l'activité physique⁹. Par exemple, la Politique québécoise du transport collectif et le Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile encouragent l'adoption de plans de mobilité cycliste et piétonne. Leur réalisation et leur application, en lien avec les plans d'urbanisme peuvent, par exemple, comprendre les éléments suivants :

- un plan de réseau piétonnier intégré;
- des politiques uniformes quant à la conception de certaines composantes du réseau tels :
 - o les voies de circulation et les stationnements qui permettent notamment d'intégrer des bandes cyclables et des trottoirs;
 - o les passages protégés pour piétons, par exemple, l'aménagement de circuits urbains sécuritaires pour les jeunes.

La Politique de mobilité et transport durables élaborée par l'Union des municipalités

du Québec démontre aussi le désir du milieu municipal urbain de s'engager dans la voie du transport durable dont le transport actif. À ce titre, les villes de Victoriaville, Sherbrooke et Rosemont-Petite-Patrie en sont de bons exemples (*Urbanité*, mars 2008).

La création et le maintien d'un environnement physique adéquat peuvent, de différentes manières, permettre aux gens d'intégrer plus facilement la pratique d'activités physiques dans leur vie et ainsi d'adopter un mode de vie actif. Les individus voulant de plus en plus influencer l'organisation, l'aménagement et le développement de leur quartier doivent pouvoir compter sur l'écoute de l'urbaniste, responsable de développer et de mettre en place des projets améliorant la qualité de leurs milieux de vie. ■

Monique Dubuc, M.Sc., M.B.A. est coordonnatrice nationale de Kino-Québec au ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport,

Mélanie Lemieux, Kinésiologue, M.Sc., est rédactrice pour le Comité scientifique de Kino-Québec au ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport

Avec la piste cyclable « Le Petit Témis », dans la région du Bas-Saint-Laurent, le vélo fait maintenant partie de la culture à Notre-Dame-du-Lac. La chambre de commerce a proposé aux commerçants d'acheter en groupe des supports à vélo, pour favoriser l'accessibilité à leurs commerces.

La Ville de Québec a profité de la revitalisation de l'avenue Myrand pour lui donner un caractère plus convivial où des installations favorisent les déplacements à pied et à bicyclette.

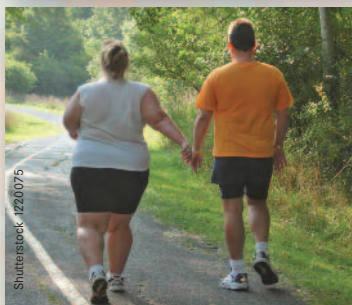


⁹ Heath, G. W., Brownson, R. C., Kruger, J., Miles, R., Powell, K. E. & Ramsey, L. T. (2006) *The effectiveness of urban design and land use and transport policies and practices to increase physical activity: a systematic review. Jour of Physical Activity and Health*, vol. 3, suppl 1, pp. S55-S76

Pour en finir avec l'obésité

Lucie Lapierre

L'augmentation fulgurante du pourcentage d'obèses dans la population fait réagir. Rares sont les jours où les médias n'en font pas état et rares sont les gouvernements qui n'ont pas aujourd'hui de plan d'action lui étant dédié.



Un problème et des dépenses évitables

Avec les dommages qu'on lui reconnaît, cette épidémie en passe de se stabiliser¹ était prévisible. Bien que la consommation moyenne de calories n'ait pas augmenté depuis le début des années 70², le temps passé assis au travail, à l'école, dans les transports motorisés et dans les loisirs n'a fait qu'augmenter. À tout âge, une personne doit pouvoir bouger pour que s'ensuive une bonne santé aussi bien physique que mentale. Ce qu'on appelle l'inactivité physique ou la sédentarité de la population est aussi un problème en raison des coûts faramineux qu'elle implique sur les dépenses en santé de l'État ; 5,3 milliards de dollars³ au Canada en 2001, une facture à toutes fins pratiques évitable.

À tort ou à raison, la banlieue est au banc des accusés

Alors que la recherche dans le domaine de la santé, particulièrement la santé publique, s'intéresse à la relation susceptible d'exister entre l'environnement bâti et l'obésité, de plus en plus de preuves scientifiques accablent la banlieue au banc des accusés, même s'il est parfois difficile de distinguer clairement les milieux urbains et suburbains faute de définitions ou de concepts clairs permettant de les délimiter distinctivement⁴. De surcroît, il est très difficile d'estimer l'activité physique totale de la population. En résumé, on peut comprendre qu'un tracé de rues

en cul-de-sac, une faible densité d'occupation et peu ou pas de mixité sont des caractéristiques qui découragent le transport actif des adultes, mais on ne saurait s'arrêter là, car c'est dans de tels milieux que les enfants jouent le plus dehors⁵ et le nombre de minutes passées dehors est associé au volume d'activité physique chez les enfants⁶. Alors, que conclure? Bien évidemment, l'on ne saurait aménager un milieu au détriment d'un groupe ou l'autre de la population.

En fait, il semble que le problème soit mal posé, puisqu'en bout de ligne, c'est le volume d'énergie total ou global que l'on dépense qui compte, soit ce que tout individu peut dépenser grâce à l'activité physique de loisirs (conditionnement physique, danse, activités de plein air, sports, etc.) et au transport actif et ce, sur une base hebdomadaire. Rappelons qu'aujourd'hui, particulièrement dans les grandes agglomérations, le quotidien des adultes se vit généralement entre deux pôles distincts (résidentiel et de travail). De plus, les enfants fréquentent des écoles choisies en fonction de leurs besoins ou affinités, non plus en fonction de leur proximité, de plus en plus d'horaires de travail sont atypiques, etc. Voilà autant de raisons pour lesquelles il est très difficile de lier directement la dépense d'énergie totale des personnes aux lieux qu'elles fréquentent ou qu'elles habitent.

- 1 Ogden, C., Carroll, M., et Flegal, K. (2008). *High body mass index for age among US children and adolescents, 2003-2004*. *JAMA*, 299, 2401-2404.
- 2 Garriguet, D. (2007). *Les habitudes alimentaires des Canadiens, Rapports sur la santé*, 18(2), p.17-32 (Statistique Canada, 82-003 au catalogue)
- 3 Katzmarzyk, P. et Janssen, I. (2004). The economic costs associated with physical inactivity and obesity in Canada: An update. *Canadian Journal of Applied Physiology*, 29, 90-115.
- 4 Turcotte, M. (2008). *La vie dans les régions métropolitaines. L'opposition ville/banlieue : comment la mesurer ?* Statistique Canada.
- 5 Handy, S. *Critical assessment of the literature on the relationship among transportation, land use, and physical activity*. Paper prepared for the Transportation Research Board and the Institute of Medicine Committee on physical activity, health, transportation and land use. 2004.
- 6 Sallis, J., Prochaska, J., et Taylor, W. (2000). A review of correlates of physical activity of children and adolescents. *Medicine and Science in Sports and Exercise*, 32, 963-975.

L'activité physique doit faire partie du quotidien

Il est urgent que la population dépense davantage d'énergie qu'elle ne le fait présentement. Selon de récentes données, 38 % des adultes font suffisamment d'activité physique dans leurs loisirs, c'est-à-dire au moins 30 minutes par jour⁷. Si l'on tient compte du transport actif, la proportion de personnes suffisamment actives augmente de 8 points de pourcentage, une amélioration soit, mais toujours insuffisante. Pour augmenter la proportion de personnes qui font suffisamment d'activité physique, il nous faut donc mener de front plusieurs stratégies; doter les divers points de transport en commun de liens cyclables et piétonniers de qualité, i.e. exempts de nuisances automobiles, et aussi créer des milieux hybrides où il est possible d'être actif soit pour se déplacer, soit pour se recréer. Interrogés à l'été 2006, des usagers de train de banlieue⁸ de la région métropolitaine de Montréal fournissent ici quelques indications quant à l'intégration de l'activité physique de loisirs et de déplacement dans leur quotidien dispersé entre deux pôles, résidence et

centre-ville. Très souvent le rapport au temps fait figure de proue dans la décision d'être actif ou pas. En semaine, un père de famille résume ainsi : « *La marche plutôt que la navette pour aller prendre mon train, ça me permet de faire une activité physique sans empiéter sur mes heures avec les enfants le soir...* » (Daniel). La fin de semaine, cet autre résidant d'une banlieue proche apprécie les sentiers de ski de fond : « *Ce n'est pas loin, tu peux y aller en faire une heure et puis tu reviens..., t'as pas perdu ta journée...* » (Michel). Au centre-ville de Montréal, un pôle d'emplois très important, la marche est aussi pratiquée le midi en tant que loisir : « *Ce n'est pas comme marcher sur un tapis roulant..., il y a des choses à voir et puis on ne se rend même pas compte qu'on fait de l'exercice !* » (Lyne). Comme quoi tous les pas s'additionnent à la fin de la journée : 61 % des usagers de trains de banlieue interrogés parvenaient à cumuler 10 000 pas/ jour ou plus, une quantité qui répond aux normes de santé publique.



Shutterstock 14810089

Il faut voir au-delà des statistiques...

Rien n'est simple dans la désignation des meilleurs milieux de vie pour la dépense d'énergie. Des travaux antérieurs⁹ n'ont pu identifier de tendance nette quant à savoir, parmi les zones périurbaines ou centrales, lesquelles comptaient la plus grande proportion de déplacements faits par des automobilistes qui auraient très bien pu opter pour la marche en raison de la courte distance du trajet parcouru (1,6 km) un jour donné. Cette proportion varie de 9 % en périphérie de Montréal à 13 % dans la zone centrale et, en aucun cas, il ne s'agit d'une variation suffisante pour dire qu'une zone est meilleure qu'une autre. D'autre part, la « pression automobile » sur les quartiers constitue un frein à l'âge selon lequel les parents jugent que leur enfant puisse se déplacer de façon autonome. Selon une recherche récente sur l'île de Montréal, les parents accordent une liberté de mouvement aux enfants autour de 10 et 11 ans; dans les banlieues de la région montréalaise, c'est à 9 ans et à Trois-Rivières, il s'agit de 8 ans¹⁰.

Ce qu'il faut retenir des données présentées, c'est l'importance de ne pas stigmatiser un type ou l'autre de dévelop-

pement, mais plutôt d'examiner comment chacun d'eux peut être amélioré par une meilleure intégration à l'échelle locale et régionale des infrastructures nécessaires à la marche et au vélo pour les clientèles de tous âges et par la création de milieux de vie dotés d'infrastructures attrayantes et accessibles permettant les loisirs actifs spontanés. Il s'agit, en somme, d'offrir davantage d'options pour bouger aux citoyens de tous âges.

De plus, il faut bien comprendre que la recommandation actuelle des experts en santé, soit de bouger au moins 30 min./ jour pour les adultes et au moins 60 min./ jour pour les enfants, vise à la fois la prévention de la maladie et la prévention du gain de poids. S'il s'agit de maintenir une perte de poids importante, il faudra consacrer de 60 à 90 min. /j.¹¹ Au niveau de la population, l'objectif demeure donc principalement d'éviter le gain de poids, puisque le maintien d'une perte de poids nécessite de la part des individus qu'ils y consacrent un temps quasi irréaliste à long terme.

L'avenir se veut certainement plus actif

L'activité physique associée aux loisirs et aux déplacements doit s'intégrer plus facilement dans la plage horaire des activités du quotidien et ce, de façon sécuritaire, efficace et ludique. En perspective, même si les Québécois âgés entre 18 et 74 ans aux prises avec de l'embonpoint (34 %) ou de l'obésité (22 %)¹² ne perdaient pas de poids, le simple fait qu'ils soient physiquement actifs leur procurerait déjà des bénéfices sur leur profil sanguin, leur tension artérielle et plusieurs autres paramètres de santé. Ce faisant, ils risqueraient même de s'amuser un peu et de constituer un meilleur exemple pour les générations futures, en comprenant bien que l'activité physique choisie soit aussi une source de plaisir ! Il n'en tient donc qu'à nous de leur fournir des opportunités de loisirs et de transport actif dans les environnements qu'ils fréquentent au quotidien, en toute saison ! ■

Lucie Lapierre, kinésologue, est chercheure à l'Institut national de santé publique du Québec et candidate au doctorat en aménagement à l'Université de Montréal. L'auteure remercie Marie Lessard, urbaniste et professeure titulaire à l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal pour ses commentaires et suggestions.

7 Nolin, B. et Hamel, D. (2005). *Analyse de la banque de données de l'Enquête sociale et de santé 1998*. Institut national de santé publique du Québec.

8 Lapierre, L. (à paraître).

9 Morency, C., Demers, M., et Lapierre, L. (2007). *How many steps do you have in reserve? Some thoughts and measures regarding a healthier way to travel*. Pedestrian 2007. Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board

10 Lewis, P., Lapierre, L., Lessard, M. et Bussière, Y. (2008). *Analyse du système d'acteurs concernés par le transport actif des élèves des écoles primaires*.

11 Blair, S. et Morrow J. (2005). Comments on U.S. dietary guidelines. *Journal of Physical Activity and Health*, 2, 137-142.

12 Audet N. (2007). *L'évolution de l'excès de poids chez les adultes québécois de 1990 à 2004 : mesures directes*. [ISSN 1911-5520]. Gouvernement du Québec, Institut de la statistique du Québec.



La malbouffe chez les jeunes

Une solution municipale à un problème social

Marie Bourdeau et Marc-André LeChasseur



Shutterstock 19812247

Les jeunes sont plus enclins qu'autrefois à souffrir d'embonpoint et d'obésité, consommant de plus en plus d'aliments à faible valeur nutritive et prenant part à moins d'activités physiques. Quant à leur consommation de malbouffe, l'impact de l'environnement bâti est d'autant plus ressenti : selon une étude de la Direction de la santé publique de Montréal, 20 % des écoles de la région de Montréal comptent un établissement de restauration rapide dans un périmètre de 500 mètres, et ce pourcentage augmente à 75 % dans un rayon d'un kilomètre. Deux cents écoles comptent d'ailleurs trois de ces établissements à moins de 500 mètres, et 36 en comptent plus de cinq.

L'APPROCHE URBANISTIQUE À LA RÉGLEMENTATION DE LA MALBOUFFE

Si la solution aux problèmes grandissants que sont l'embonpoint et l'obésité chez les jeunes passe d'abord par la conscientisation de l'importance d'une saine alimentation, le contrôle de la localisation des établissements de restauration rapide assure pour le moins une approche conséquente. Quelques mots sont toutefois de mise avant d'explorer les possibilités qu'offre l'urbanisme quant au contrôle de ces établissements.

D'une part, cette approche s'inscrit dans le sillage d'une stratégie plus large visant à combattre les problèmes d'embonpoint et d'obésité tant chez les jeunes que la

La malbouffe est sans contredit un sujet d'actualité. Le gouvernement provincial a, depuis quelques années, avancé des politiques et des plans d'action pour tenter de solutionner les problèmes d'embonpoint et d'obésité qui y sont liés et pour orienter les jeunes vers de meilleures habitudes de vie. Les municipalités devront éventuellement se mettre au diapason. Pour ce faire, l'une des avenues qui se présentent à elles est celle offerte par le droit du zonage et les modalités prévues par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU)



population en général, englobant moult autres propositions et plans d'action. Citons, à titre d'illustration, une plus grande mainmise sur l'étiquetage des produits, l'imposition d'une taxe sur les gras trans ou, carrément, leur prohibition dans la préparation des aliments. Pour cette raison, il sied de préciser que le présent texte n'est axé que sur le volet juridique de l'urbanisme et exclut une analyse des différentes compétences municipales, notamment en ce qui a trait au pouvoir de réglementer les commerces, ainsi que d'autres alternatives qui peuvent être mises de l'avant par différents paliers de gouvernement.

D'autre part, la prohibition de la malbouffe par le zonage s'insère nécessairement dans une approche réglementaire à volets multiples, convergeant vers l'objectif central d'instaurer un milieu de vie plus sain. Ainsi, se limiter à bannir les restaurants autour des écoles s'avérerait futile, si la municipalité n'encourageait pas, par ses divers règlements, le transport à pied ou en bicyclette, ou encore la juxtaposition des usages commerciaux et résidentiels, décourageant ainsi le déplacement en véhicule motorisé.

Portant maintenant notre attention sur la proposition de réglementer les établissements de restauration rapide par le zonage, il faut d'abord avouer qu'elle ne fait pas l'unanimité, principalement en raison de sa nature prohibitive. Même si trois québécois sur quatre se disent en faveur d'une telle prohibition, d'autres voient dans ce contrôle de la consommation un zèle excessif, se questionnant sur la légitimité d'imposer des normes de comportement et préconisant plutôt la responsabilisation individuelle. Si notre propos n'est pas d'opiner sur le débat idéologique que représente le contrôle du comportement par la voie normative, nous devons néanmoins souligner qu'une justification basée sur la préservation de la santé publique et la protection des jeunes, n'est pourtant pas méconnue du monde municipal.

En effet, la réglementation d'urbanisme a, par le passé, déjà tenté de solutionner d'autres problèmes de santé publique. La profession d'urbaniste a elle-même émergé, au tournant du 19^e siècle, suite à une crise de santé engendrée par une croissance rapide de la population urbaine et un mauvais contrôle de l'infrastructure sanitaire. C'est ainsi que les villes ont misé, au moment de l'industrialisation, sur le développement des équipements municipaux et de l'infrastructure, se dotant notamment d'eau courante et d'égouts collectifs. Par la suite, les urbanistes ont continué de se préoccuper de différents enjeux liés à la santé de la population.

Au fil des ans, la profession semble toutefois avoir délaissé, à différents degrés, des préoccupations de santé publique. La crise de santé actuelle causée par les problèmes d'embonpoint et d'obésité paraît toutefois en justifier une sensibilité accrue.

Il faut dire aussi que le contrôle de ce genre de commerce n'est pas un phénomène nouveau. Tant au Canada qu'aux États-Unis, des municipalités ont déjà prohibé des établissements de restauration rapide au sein d'une zone donnée pour d'autres fins, notamment pour contrôler l'achalandage automobile, préserver le caractère historique ou esthétique d'une communauté, ou limiter les sources de pollution visuelle et auditive. La sécurité des enfants, lorsque la zone prohibée se trouve près d'une école, a déjà aussi justifié une telle prohibition en raison de l'accroissement probable de trafic automobile.

Il s'ensuit, à la lumière de ces préoccupations, que les établissements de restauration rapide, dans les juridictions qui en ont déjà fait le contrôle, se distinguent des restaurants conventionnels non pas sur le fond, mais sur la forme. En d'autres mots, plutôt que de considérer la qualité du menu, les autorités municipales misent entre autres sur la présence de services à l'auto et de comptoirs de commande à emporter pour en faire la réglementation. Par exemple, la municipalité de Concord au Massachussets définit ainsi l'usage prohibé :

A drive-in or fast-food restaurant is defined as any establishment whose principal business is the sale of foods or beverages in a ready-to-consume state, for consumption within the building or off-premises, and whose principal method of operating includes : (1) sale of foods or beverages in paper, plastic or other disposable containers; or (2) service of food and beverages directly to a customer in a motor vehicle¹.

D'autres préfèrent les exclure en tant que franchisés, par opposition aux propriétaires de restaurants locaux². La municipalité de Calistoga en Californie, par exemple, bannit les « formula restaurants » selon la définition suivante :

“Formula restaurant” shall mean an eating establishment devoted to the preparation and offering of food and beverages for sale to the public for consumption either on or off the premises which, by contractual or other



Shutterstock 18352237

arrangement, established or recognized business practice, or membership affiliation, maintains any of the following:

A. Business name common to a similar business located elsewhere;

B. Standardized menus, ingredients, food preparation, uniforms, or other standardized features common to a restaurant located elsewhere;

C. Interior decor common to a similar business located elsewhere;

D. Architecture or exterior signs common to a similar business located elsewhere;

E. Use of a trademark or logo common to a similar business located elsewhere (but not including logos or trademarks used by chambers of commerce, better business bureaus, or indicating a rating organization including, but not limited to, AAA, Mobil or Michelin); or

F. A name, appearance, or food presentation format which causes it to be substantially identical to another restaurant within or outside Calistoga.

Au-delà de la définition de l'usage prohibé, les municipalités américaines étudiées ici divergent aussi quant au mode de réglementation. En scrutant les approches choisies, différentes tendances émergent. D'abord, notons la possibilité de simplement prohiber les « fast food » et les « drive-in services », soit sur la totalité du territoire de la municipalité ou encore sur une partie de celle-ci. Alternativement, l'on peut opter pour une approche plus nuancée, les réglementant plutôt sur la base de quotas ou de densité. Par exemple, la Ville de Berkeley,

1 Concord, Massachussets, *Town of Concord Zoning Bylaw*, art. 4.7.1.

2 Voir par ex. Calistoga, Californie, *Calistoga Municipal Code*, Titre 17 Zoning, art. 17.22.020(D)(2).

en Californie, permet, dans le quartier de Elmwood, trois restaurants avec service pour emporter d'une superficie maximale de 1 000 pieds carrés, sept restaurants avec service rapide d'une superficie maximale de 1 000 pieds carrés, ainsi que sept restaurants conventionnels. La Ville de Warner au New Hampshire ne permet pas, quant à elle, que les établissements de type restauration rapide soient localisés à moins de 2 000 pieds de distance les uns des autres. De façon intéressante, la Ville de Detroit au Michigan impose une distance minimale des institutions scolaires, exigeant qu'une distance minimale de 500 pieds sépare les établissements de type restauration rapide de toute école primaire, secondaire de premier et de deuxième cycles. Finalement, d'autres assortissent de conditions l'octroi de permis d'occupation de façon à gérer avec plus de flexibilité l'implantation de ces établissements.

Récemment, le contrôle des établissements de restauration rapide par les autorités municipales a franchi une nouvelle étape. La ville de Los Angeles, en Californie, a voté en faveur d'un moratoire d'un an prohibant l'implantation de nouveaux « *fast-food* » dans certains quartiers défavorisés dans le but spécifique de combattre les problèmes d'obésité. Malgré l'objectif novateur, la Ville semble néanmoins emprunter une voie plus traditionnelle, se limitant à prohiber l'aspect organisationnel du restaurant plutôt que son contenu : « *Any establishment which dispenses food for consumption on or off the premises, and which has the following characteristics: a limited menu, items prepared in advance or prepared or heated quickly, no table orders, and food served in disposable wrapping or containers* »³.

Quoique le moratoire soit éventuellement contesté devant les tribunaux, une possibilité d'ailleurs contemplée par les propriétaires de ces restaurants et les associations

qui les représentent, l'on peut suggérer que le pouvoir de police, qui fonde les municipalités américaines à adopter des règlements promouvant l'intérêt public, puisse justifier l'adoption d'un tel moratoire pour des considérations relevant de la santé publique. Présumant sa légalité, il s'agirait néanmoins de la première fois, du moins aux États-Unis, que des préoccupations liées aux problèmes d'obésité soient la source d'une réglementation à l'échelle municipale.

PROHIBER LA MALBOUFFE AU QUÉBEC PAR LE DROIT DU ZONAGE

Contrairement aux municipalités américaines, qui bénéficient d'un pouvoir de réglementation en vertu du pouvoir de police qui leur a été délégué directement par la Constitution, les municipalités canadiennes doivent opérer dans les limites que leur impose la législation habilitante adoptée par la province dans laquelle elles sont situées. Au Québec, les municipalités sont restreintes au cadre législatif de la LAU, qui dicte leurs pouvoirs en matière de zonage.

Néanmoins, en appliquant le pouvoir octroyé aux municipalités de régir par règlements de zonage l'implantation de différents usages sur leur territoire, ces dernières peuvent prendre en compte différents enjeux sociaux, dont la protection des enfants et la sécurité et le bien-être des citoyens.

Et, même si de tels règlements touchent incidemment une compétence réservée au législateur provincial ou fédéral – en l'occurrence, la santé publique –, ils ne sont pas inconstitutionnels pour autant. Un règlement de zonage a nécessairement des répercussions qui, par ricochet, vont au-delà du cadre circonscrit de l'aménagement du territoire. D'autant plus que la santé et l'aménagement du territoire, comme nous l'avons vu, sont des domaines partageant pour le moins une certaine connexité.

Reconnaissant ainsi la possibilité d'un fondement légal dans la législation québécoise pour réglementer la malbouffe, la LAU ouvre la voie à diverses possibilités.

Évidemment, une première solution serait de restreindre les secteurs avoisinant les écoles aux usages résidentiels ou institutionnels en vertu de l'article 113. Ainsi, il ne serait même pas question de se pencher sur la tâche parfois ardue qu'est la délimitation exacte de l'usage prohibé. Par contre, s'il s'agit de la solution la plus simple, il s'agit aussi de la solution la moins attrayante. D'une part, elle freine la mixité des usages, un principe mis de l'avant notamment par les théories du *Nouvel Urbanisme* et du *Smart Growth*. D'autre part, la prohibition de commerces dans un secteur donné risque d'engendrer des effets indésirables, dont la sous-utilisation de terrains vacants et la création de déserts alimentaires.

Cette dernière considération est particulièrement pertinente lorsque le but premier de la réglementation est d'encourager l'adoption chez les jeunes de meilleures habitudes alimentaires. En effet, une fois les « *fast-food* » bannis, il faut anticiper les alternatives qui se présenteront à eux. Si la municipalité ne permet pas le remplacement de ce type de restaurant par un autre offrant une nourriture de meilleure qualité, et qui par ailleurs réussit à attiser leur appétit, peut-être trouveront-ils une astuce pour s'approvisionner de malbouffe à l'extérieur du périmètre habituel.

Certes, il serait possible de créer une zone franche autour des écoles permettant les commerces autres que les restaurants. Une telle prohibition ne pourrait, contrairement à l'approche de quelques municipalités américaines, affecter l'ensemble du territoire d'une municipalité, puisque le droit de zoner n'emporte pas, en vertu de la LAU, le droit d'édicter une prohibition totale. Dans



Shutterstock 19181083

3 Los Angeles, Californie, Fast Food Interim Control Ordinance, No. 07-1658 (15 juillet 2008), en ligne: the City of Los Angeles <http://cityclerk.lacity.org/CFI/DisplayOnlineDocument.cfm?SRT=D1&cfnum=07-1658>.





la mesure où elle se restreint aux secteurs avoisinant les institutions scolaires, cette approche aurait l'avantage de permettre la présence de marchés d'alimentation, assurant ainsi l'accès à une alimentation abordable et se substituant par le fait même aux établissements de type restauration rapide.

Si cette solution semble moins draconienne que l'exclusion de tout commerce à proximité des institutions scolaires, elle ne fait en réalité que diluer le problème. Le restaurateur se voit toujours limité en termes d'opportunités, et l'étudiant n'a quant à lui qu'une gamme réduite d'alternatives de consommation. Dans l'optique d'instaurer une nouvelle culture alimentaire chez les jeunes, il demeure donc pertinent d'explorer d'autres ouvertures permises par la LAU.

L'on doit donc se questionner sur l'opportunité de bannir, comme l'ont fait certaines villes canadiennes et américaines, les établissements de restauration rapide par opposition aux restaurants conventionnels. Contrairement au concept de la malbouffe, qui focalise sur la qualité de la nourriture, celui du « *fast-food* » incorpore une variable relevant plus directement de l'usage, soit la consommation rapide de repas précutés, et se veut donc plus propice à un contrôle par les municipalités.

Il faudra d'abord s'assurer que le règlement ne crée pas de distinctions discriminatoires, auquel cas il risquerait d'être jugé invalide. Les tribunaux québécois ont toutefois déjà jugé légaux des règlements qui distinguaient entre des commerces de même type sur la base de caractéristiques particulières à chacun, par exemple une distinction fondée sur la nudité de danseurs et de danseuses dans un établissement de spectacle⁴. Et, la Cour d'Appel du Québec a confirmé dans une autre affaire que « (ce) n'est pas parce que le règlement permet à certains types de commerces de vendre certains types de biens et qu'il l'interdit à d'autres, qu'il s'agit là d'une discrimination défendue. (...) »⁵. Ainsi, même si le règlement prohibe les restaurants en fonction de la commercialisation de leurs produits (de type restauration rapide, emballés et prêts à emporter, ou encore définis selon un menu et un design standards), le principe d'uniformité des usages à l'intérieur de chaque zone continue d'être respecté.

Cela se corse, cependant, lorsqu'il s'agit de trouver une définition adéquate du type de commerce que l'on choisit d'exclure. D'une part, si la municipalité prohibe ce que l'on appelle communément les « *take-out* », ce service sera néanmoins permis en tant qu'usage accessoire d'un usage principal (vraisemblablement le restaurant conventionnel). D'autre part, les restaurateurs ou propriétaires de chaînes pourraient facilement en contourner l'application, défiant avec créativité la définition de l'usage prohibé. C'est ce qu'a déjà tenté de faire le propriétaire d'une franchise de la chaîne McDonald, aux États-Unis, en réorientant la formule standard que l'on connaît tous pour correspondre à la définition de restaurant conventionnel au sens du règlement de zonage auquel il était soumis. Il avait notamment structuré un service aux tables et avait exclu toute nourriture préculée de sa cuisine.

Si la prohibition d'établissements de restauration rapide autour des écoles est une première possibilité, il serait aussi possible, suivant l'approche de certaines municipalités américaines, de contrôler, sur le plan spatial, l'organisation des établissements de restauration rapide, de façon à en limiter la présence. Précisément, le contingentement des usages, maintenant prévu à l'article 113 de la LAU, permet aux municipalités de déterminer par règlement « le nombre maximal d'endroits destinés à des usages identiques ou similaires, y compris dans un même immeuble, la distance minimale qui doit séparer de tels endroits ou la superficie maximale de plancher ou de terrain qui peut être destinée à de tels usages ».

Outre ces considérations axées sur la forme, il ne faut pas, de surcroît, perdre de vue que ce sont les produits alimentaires, et non leur commercialisation, qui nous concernent principalement. En effet, il est tout à fait conséquent de bannir les commerces offrant un service à l'auto lorsque l'on veut maîtriser l'achalandage automobile, ou encore de prohiber l'établissement de franchises, si l'objectif est de préserver le caractère pittoresque d'un quartier.

Il en va autrement lorsque c'est le menu du restaurant, et non le restaurant en tant que tel, qui devrait idéalement être visé par la réglementation. En effet, la malbouffe n'équivaut pas en soi à la consommation de burgers ou autres denrées généralement servies par les « *fast-food* ». Si la nourriture

grasse tombe généralement sous cette catégorie, ce n'est pas tous les gras qui doivent en faire partie. Et, malgré qu'il n'existe pas de consensus formel à la définition de la malbouffe, il est tout de même reconnu que ce sont les aliments transformés qu'il faut particulièrement éviter et qui, d'ailleurs, se retrouvent tant dans les établissements de restauration rapide que les restaurants conventionnels.

De cette constatation, de nouvelles questions surgissent. Comment décortiquer alors que les « *fast-food* » traditionnels commencent à servir des menus sains, et que plusieurs restaurants dont le menu principal consiste en des aliments sains opèrent maintenant en format restauration rapide?

Ici intervient alors l'outil juridique discrétionnaire, intégré progressivement à la LAU depuis le début des années 1980, dont le potentiel en termes de flexibilité et de souplesse s'avère particulièrement pertinent pour apprécier qualitativement et non quantitativement la teneur des projets de restauration proposés. Parmi les différents outils discrétionnaires prévus par la LAU, nous intéressent principalement les usages conditionnels, qui assujettissent l'approbation des usages au respect « de certaines conditions de façon à assurer son intégration dans le voisinage ».

Avec cet outil, une municipalité pourrait, par exemple, subordonner l'octroi de permis aux usages qui sont compatibles avec le milieu environnant, qui ne portent pas atteinte à l'intégrité architecturale des bâtiments à proximité, ou encore qui sont utilisés en vue de l'exploitation d'une entreprise particulière. De ces exemples donnés par le ministère des Affaires municipales et des Régions, l'on pourrait donc extrapoler qu'il serait loisible à une municipalité de réglementer les restaurants à proximité d'une école sur la base de conditions qui satisfassent aux exigences d'une saine alimentation.

Ainsi, les autorités municipales bénéficieraient d'une certaine marge de manœuvre, qui devra toutefois être circonscrite par des objectifs et des critères de référence, pour approuver les applications qu'ils considèrent répondre à l'objectif d'inculquer chez les jeunes une culture alimentaire saine et diversifiée. Pour ce faire, ils pourraient vraisemblablement exiger, par règlement,

4 Val d'Or (Ville) c. 2550-9613 Québec inc., 1997 CanLII 10757 (QC C.A.).

5 Général Traitement d'Eau Inc. c. Ville de Magog, 2006 QCCS 4067 (CanLII) au para 13.

que soit fournie la documentation nécessaire à la juste évaluation des dossiers, dont le plan d'affaires du restaurant, la liste des fournisseurs, voire même son menu potentiel. Vraisemblablement, une municipalité pourrait donc choisir de bannir les gras trans de la préparation de la nourriture, prohiber la friture, réglementer l'utilisation des aliments transformés, préconiser la cuisine faite à base de matières premières, etc.

On devra toutefois faire attention de ne pas laisser place aux décisions arbitraires : il faudra structurer un mécanisme d'évaluation des demandes qui soit rationnel et transparent. Cette tâche ne risque pas d'être aisée, puisque les professionnels en urbanisme, qui composent le comité consultatif d'urbanisme, ne possèdent généralement pas l'expertise de nutritionnistes qualifiés. Cette expertise pourrait néanmoins être contractée à l'externe.

En terminant, les usages conditionnels apparaissent comme une solution alliant toutes les parties à la problématique. Les restaurateurs se voient libres d'user de leur créativité pour satisfaire aux exigences municipales et les étudiants bénéficient en conséquence d'une gamme de choix alimentaires plus variée. Les autorités municipales, quant à elles, acquièrent plus de flexibilité au niveau de leur pouvoir décisionnel. ■

Marie Bourdeau et Marc-André LeChasseur sont avocats au cabinet Fasken Martineau Dumoulin, s.e.n.c.r.l., s.r.l.

Votre nouvel outil de référence.



Vous êtes un promoteur ou vous travaillez dans une municipalité où on prévoit faire des travaux sur le réseau électrique? Voici comment y voir clair rapidement : le **Guide pratique à l'usage des promoteurs et des municipalités**.

Vous y trouverez une foule de renseignements utiles sur la façon de procéder dans les cas suivants :

- 1 **Alimentation de nouvelles unités**
- 2 **Nouveaux besoins sur une ligne existante**
- 3 **Enfouissement d'une ligne existante**

Vous pouvez télécharger ce guide pratique gratuitement. Vous êtes à un clic de vous simplifier le travail!

www.hydroquebec.com/distribution



SALON INTERNATIONAL
DES TECHNOLOGIES ENVIRONNEMENTALES

10 000 participants
400 exposants
175 conférences
60 pays
250 rendez-vous d'affaires

AMERICANA
SALON INTERNATIONAL
2009

INITIÉ ET ORGANISÉ PAR
RÉSEAU environnement

8^e ÉDITION BIENNALE
www.americana.org

17-19 MARS 2009
PALAIS DES CONGRÈS DE MONTRÉAL → CANADA

Développement durable et prévention de l'obésité, même combat

Jean Mercier et Marie Demers



DOSSIER



Lorsqu'il est question de santé et plus précisément d'obésité, il appert que le premier instrument de politique publique, pour une administration municipale, est la prise de conscience que la solution dépasse la bonne volonté individuelle, mais tient à la mise en place de meilleures infrastructures publiques, notamment en transport.

On sait aujourd'hui qu'il existe des liens entre un aménagement urbain peu propice à la marche et l'apparition de certains problèmes de santé comme l'obésité¹. Dans un article à paraître, des chercheurs américains font le lien entre la marche, le vélo et l'obésité en Amérique du Nord, en Europe et en Australie². La banlieue, caractérisée par une ségrégation des différentes fonctions de la vie quotidienne, nécessite une large utilisation de l'automobile individuelle, qui entraîne à son tour une réduction de la marche utilitaire, ce qui conduit à une plus faible dépense calorique et ainsi à la hausse de l'obésité. Le tour de taille des navetteurs a aussi été directement associé à la durée du trajet en automobile pour se rendre au travail³. La diminution des occasions de marcher n'est pas la seule cause de l'augmentation de l'obésité, mais elle en est un facteur non négligeable.

L'importance d'un aménagement favorable à l'activité physique

Comment accroître les occasions de marche utilitaire, c'est-à-dire la marche faite dans un but précis, pour aller travailler ou faire ses courses, par exemple? Peut-être en aménageant nos villes pour y réduire la nécessité d'utiliser l'automobile, en la densifiant et en faisant en sorte qu'elle soit moins étalée et plus multifonctionnelle.

Il s'agit d'un enjeu éminemment public, car en plus de la question de l'aménagement, se posent celles de la santé et de l'environnement. Une ville « qui marche » est aussi une ville en santé et qui produit moins de gaz à effet de serre.

Les solutions technologiques versus la ville durable

On peut comprendre la popularité des solutions technologiques de remplacement, comme les carburants propres, car essentiellement elles n'impliquent aucune modification de nos habitudes de vie. Les banlieues pourraient continuer à s'étendre et on pourrait même s'y rendre en véhicule utilitaire sport, car les émissions des véhicules seraient à peu près absentes. Mais on ne s'attaquerait pas au problème de santé publique. Les solutions « technologiques » appliquées à l'utilisation des véhicules individuels, toutes attirantes qu'elles soient, ne procurent d'aucune façon une solution aux questions de santé, car on continuerait à ne pas marcher. Même sur le plan de l'environnement, un véhicule individuel « propre » peut encourager l'étalement sur des terres cultivables. Sa production continue à réclamer plusieurs centaines de milliers de litres d'eau, sans parler de sa disposition ou même son recyclage, qui exige de toute façon une dépense énergétique importante.

1 Demers M. *Pour une ville qui marche*. Écosociété, Montréal, 2008.

2 Bassett DR, Pucher J, Buehler R et al. *Walking, cycling and obesity rates in Europe, North America and Australia*. *Journal of Physical Activity and Health*, 2008 (à paraître).

3 Frank LD, Andresen MA, Schmid TL. Obesity relationships with community design, physical activity, and time spent in cars. *American Journal of Preventive Medicine* 2004; 27: 87-96.

Par contre, revoir l'aménagement des villes et l'offre de transport public permet d'attaquer plusieurs problèmes du même coup, soit celui des ressources et de l'aménagement ainsi que celui de la santé et de l'obésité.

avait à construire la ville, « de novo », avec les connaissances disponibles actuellement, les décisions seraient sans doute très différentes. Partir du modèle urbain actuel est un défi beaucoup plus grand, qui réclamera une



Photos : Marie Demers

C'est dans une analyse plus fine, qui tient davantage du cycle de vie complet des transports, que l'on peut mieux apprécier les avantages des solutions d'aménagement par rapport aux solutions technologiques.

Le débat oppose non seulement des visions différentes du monde, mais aussi des intérêts divergents. Certains s'appuient principalement sur l'innovation technologique, alors que d'autres visent un changement dans les pratiques, c'est-à-dire dans l'aménagement et dans le mode de vie.

Au final, ce sont les fonds publics qui vont aux uns et aux autres qui sont impliqués. Dans les faits, les deux types de solutions s'avèrent pertinentes, mais il importe de réaliser que la technologie ne peut à elle seule résoudre les problèmes découlant du transport. Un objectif comme la réduction des gaz à effet de serre dans les villes peut bénéficier aussi bien de l'adoption d'une technologie propre que d'une révision des modèles d'aménagement, de façon à favoriser une plus forte densité et une plus grande mixité de usages ou d'un changement dans le choix modal en faveur du transport actif et du transport collectif.

Passer de la ville actuelle à la ville durable n'est pas une mince tâche, considérant que la ville nord-américaine est déjà configurée selon un mode très différent de la configuration idéale pour une ville durable. Si on

forte dose d'ingéniosité et de la créativité. Les solutions visant le réaménagement urbain existent pourtant. Plusieurs villes, tant dans les pays en développement que dans les pays riches, ont réussi le difficile défi du réaménagement urbain et du transport durable. Il en est ainsi de Bogota en Colombie et de Curitiba au Brésil. Dans les pays riches, on peut mentionner plusieurs villes scandinaves, suisses ou allemandes, de même que Bordeaux en France qui a tout récemment installé un système de rail léger, lequel a littéralement transformé la ville et amélioré sa qualité de vie.

On a donc des exemples pour nous inspirer et on peut d'ores et déjà tracer les grandes lignes d'une réforme pour un aménagement et un transport urbains durables.

Les étapes pour un aménagement et un transport urbains durables

On peut en esquisser les grandes étapes : une prise de conscience que la solution dépasse la bonne volonté des individus ; un débat public vigoureux et, enfin, la vision et le courage pour mettre en œuvre un plan sur plusieurs décennies, alors que les élections se tiennent à tous les quatre ans. ■

Jean Mercier, Ph. D., est professeur au département de politique de l'Université Laval ;

Marie Demers, Ph. D., est épidémiologiste au Conseil de la science de la technologie du gouvernement du Québec.

Pour vos biens les plus importants, fiez-vous au premier assureur de groupe auto et habitation au Québec.



Obtenez des rabais de groupe et des avantages exclusifs pour vos assurances auto et habitation avec La Personnelle, fière partenaire de l'Ordre des urbanistes du Québec.

Pour obtenir une soumission :

1 888 GROUPES

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

www.lapersonnelle.com/ouq

(soumissions auto et habitation seulement)



Ordre des
Urbanistes du
Québec

 **laPersonnelle**^{MC}
Assurance de groupe auto, habitation et entreprise

DOSSIER





Les nouveaux pouvoirs des municipalités en matière d'aide au développement économique

Mario Boisvert et Carel Vachon

En juin 2006, le gouvernement du Québec a accordé à toutes les municipalités locales le pouvoir de mettre en place des mesures d'aide aux entreprises à certaines conditions. Ce pouvoir est prévu aux articles 92.1 à 92.6 de la Loi sur les compétences municipales (LCM). Ces dispositions permettent aux municipalités d'agir en matière de développement économique de deux façons : par l'adoption de programmes de crédits de taxes aux entreprises ou par l'octroi, sous diverses formes, d'aides limitées dont la valeur annuelle totale ne dépasse pas 25 000 \$.

Ces pouvoirs ont été reconnus aux municipalités pour leur donner une plus grande marge de manœuvre en matière de développement économique ainsi que pour stimuler l'investissement en général. Ils avaient toutefois été adoptés temporairement pour une période se terminant le 15 juin 2008, afin de permettre entre-temps l'examen de leur application et de déterminer s'il y avait lieu de les rendre permanents. À la suite d'une enquête réalisée au printemps 2008 auprès des municipalités sur leur utilisation des nouvelles dispositions, le gouvernement du Québec a décidé de les rendre permanentes le 15 juin 2008. Dans ce texte, nous passerons en revue les principales dispositions pertinentes de la LCM ainsi que les principaux résultats de l'enquête réalisée auprès des municipalités¹

Les programmes de crédits de taxes à l'investissement

Les programmes de crédits de taxes que les municipalités peuvent adopter, par règlement, doivent respecter certaines balises, afin d'assurer un développement économique structurant. Des règles ont été établies quant aux secteurs d'activité et aux dépenses admissibles.

Les entreprises et les secteurs d'activité admissibles

Les programmes de crédits de taxes peuvent viser les entreprises à but lucratif et les coopératives qui sont propriétaires d'un immeuble sur le territoire de la municipalité. Pour être admissible, l'immeuble doit être utilisé pour une activité économique structurante susceptible de générer une forte valeur ajoutée à partir des ressources du milieu ou de stimuler ses exportations : typiquement une activité manufacturière ou de services dits « moteurs » comme les

communications, le transport, le tourisme ou certains autres services aux entreprises. Les entreprises des secteurs primaire, commercial ou résidentiel ne peuvent être admissibles.

Les crédits de taxes liés à l'investissement

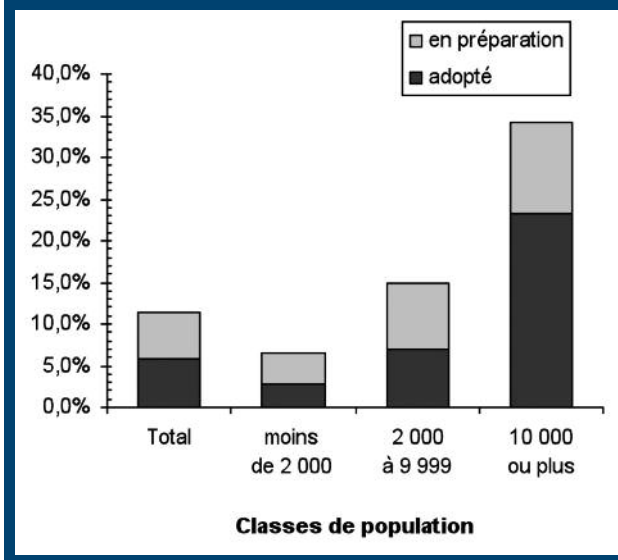
Les crédits de taxes accordés par les municipalités doivent permettre de stimuler l'investissement. Leur valeur ne peut compenser, en tout ou en partie, que l'augmentation des diverses taxes municipales résultant de la construction, l'agrandissement ou la modernisation d'un immeuble, ou encore de la relocalisation d'une entreprise ailleurs sur le territoire de la municipalité (jamais sur celui d'une autre). Ils ne peuvent être accordés pour une période excédant dix ans. Ainsi, de façon générale, une entreprise qui ne réalise aucun investissement et qui ne contribue pas à l'accroissement de la richesse foncière ne peut avoir droit à des crédits de taxes.

Le plan de développement économique et les objectifs visés

La LCM prévoit qu'un programme de crédits de taxes doit s'inscrire dans le plan de développement économique de la municipalité. À défaut d'un tel plan, il doit tenir compte du plan d'action local pour l'économie et l'emploi élaboré par le centre local de développement (CLD).

Ainsi, les municipalités ont toute la marge de manœuvre nécessaire pour définir leur programme en fonction des objectifs particuliers qu'elles se donnent, du moment que ce soit dans une perspective cohérente et planifiée. Elles peuvent notamment cibler des secteurs d'activité parmi ceux qui sont admissibles ou établir d'autres conditions en termes, par exemple, d'investissement minimum, d'emplois créés, de critères environnementaux, de R-D ou de localisation sur leur territoire (ex. : parc industriel). Une municipalité peut ainsi moduler ses crédits de taxes de manière à se démarquer et à éviter de concurrencer ses voisins inutilement.

GRAPHIQUE 1 – Part des municipalités répondantes ayant adopté ou préparant pour juin 2008 un programme de crédits de taxes



Les mesures d'aide limitée

Une municipalité peut aussi accorder, par résolution, une aide limitée à une personne qui exploite une entreprise privée dans un immeuble autre qu'une résidence. Il n'y a qu'une seule limite : la valeur annuelle totale de l'aide versée à tous les bénéficiaires ne doit pas dépasser 25 000 \$. Cette aide peut prendre toute forme (prêt, subvention, crédit de taxes ou autre), sans égard aux secteurs d'activité, aux investissements réalisés ou à la valeur foncière.

Ce pouvoir donne aux élus municipaux un levier pour supporter des entreprises non admissibles aux crédits de taxes, mais néanmoins importantes pour le dynamisme local, notamment dans les petites municipalités (ex. : l'unique épicerie d'un village).

Le recours aux programmes de crédits de taxes

Au printemps 2008, afin de documenter l'usage que les municipalités avaient fait ou entendaient faire des nouveaux pouvoirs d'aide au développement économique avant l'échéance du 15 juin 2008, 1 112 municipalités ont été invitées à répondre à un questionnaire d'enquête. Un ensemble de 751 ont fait parvenir leurs réponses, soit 67,5 %. Ce taux de participation varie peu selon la taille des municipalités ou la région administrative.

Le profil des municipalités qui adoptent un programme

On dénombre 43 municipalités qui avaient adopté un programme de crédits de taxes au moment de l'enquête. Elles représentent 5,7 % des 751 municipalités répondantes. L'augmentation du taux d'adoption de programmes avec la taille des municipalités est évidente. Une seule des participantes a moins de 1 000 habitants. À partir de 1 000 habitants, leur proportion est d'environ 7,0 %, puis grimpe à 23,3 % pour les villes de 10 000 habitants ou plus (graphique 1). Cela ne signifie pas qu'il y ait bien moins de petites municipalités que de grandes qui ont adopté un programme, mais plutôt qu'il y en a beaucoup moins par rapport à leur nombre.

Par ailleurs, 42 autres municipalités disaient préparer un programme de crédits de taxes pour adoption avant le 15 juin 2008. Il y avait donc un potentiel de 85 municipalités, soit 11,3 % des répondantes, susceptibles d'avoir un règlement à cette date. Les tendances observées selon la taille des municipalités se retrouvent pour les programmes en préparation, mais elles sont moins accentuées. Les municipalités de plus de 50 000 habitants approcheraient un point de saturation : 10 des 17 répondantes étaient concernées, alors que la plupart des autres avaient déjà un programme d'aide en vertu d'une autre législation.

Par ailleurs, dans les régions, on observe une appropriation relativement faible des nouveaux pouvoirs en périphérie du Québec (Côte-Nord, Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, Abitibi-Témiscamingue, Outaouais) : moins de 6 % des répondantes y avaient prévu un programme d'ici juin 2008. Une exception importante est le Saguenay-Lac-Saint-Jean avec 24,2 %.

La planification économique et les principaux critères d'admissibilité

Environ la moitié des municipalités qui avaient ou prévoyaient adopter un programme de crédits de taxes disposaient de leur propre plan de développement économique. Les municipalités de moins de 5 000



habitants ont un peu moins tendance que les plus grandes à adopter leur propre plan. Or, on observe qu'elles ont aussi nettement moins tendance à discriminer entre les secteurs d'activité admissibles.

De façon générale, parmi les municipalités qui ont adopté un programme de crédits de taxes avant l'enquête, 25,6 % visent tous les secteurs admissibles. Cette proportion augmenterait dans les programmes en préparation à mesure que de plus petites municipalités s'y engagent. Par ailleurs, lorsque les municipalités excluent un bon nombre de secteurs d'activité, il s'agit presque toujours de services, surtout s'ils ne sont pas liés à la R-D ou aux nouvelles technologies de l'information (NTI). La situation la plus courante consiste à réserver l'admissibilité aux industries manufacturières, en y ajoutant parfois quelques services ciblés.

Les premiers résultats sur l'attribution de crédits de taxes

Moins de deux ans après l'entrée en vigueur des pouvoirs de crédits de taxes, il était

beaucoup trop tôt pour étudier leur impact sur l'économie des municipalités. Néanmoins, on pouvait essayer d'évaluer leur niveau d'utilisation par les entreprises. Ainsi, parmi les municipalités qui avaient déjà un programme de crédits de taxes, 41,9 % ont signalé qu'au moins une entreprise avait été déclarée admissible. Le nombre total d'entreprises déjà bénéficiaires dans les municipalités répondantes était de 40. Les municipalités prévoient une accélération sensible des déclarations d'admissibilité.

Le recours aux mesures d'aide limitée

Lors de l'enquête, 49 des municipalités répondantes, ou 6,5 %, s'étaient prévaluées du pouvoir d'accorder des aides limitées à une valeur de 25 000 \$. De plus, 10,5 % ont affirmé vouloir le faire d'ici le 15 juin 2008. Ce sont fréquemment les mêmes municipalités qui avaient ou préparaient un programme de crédits de taxes, puisque celles-ci représentent la moitié de celles qui ont fait appel à la mesure de 25 000 \$.

Moins de deux ans après l'entrée en vigueur des nouveaux pouvoirs municipaux en matière de développement économique, on constate de façon générale que les municipalités qui y ont recours sont relativement peu nombreuses, mais assez diversifiées. En outre, on ne perçoit pas de dynamique susceptible de dégénérer en concurrence stérile ou en transfert indu du fardeau fiscal vers les autres contribuables à la suite de l'octroi de crédits de taxes tous azimuts partout au Québec. Les résultats de l'enquête tendent plutôt à démontrer la proactivité d'un certain nombre de municipalités, laquelle semble appelée à augmenter. ■

Mario Boisvert est économiste à la Direction des politiques municipales et de la recherche au ministère des Affaires municipales et des Régions

Carel Vachon est économiste au sous-ministère aux politiques du ministère des Affaires municipales et des Régions



NOUS INVESTISSONS DANS LA QUALITÉ DE VIE DES GENS

Un succès durable... pour vous, pour nous!

FIRST CAPITAL REALTY fait partie des leaders du secteur des centres commerciaux de quartiers et communautaires. Avec 164 propriétés canadiennes, dont 55 centres commerciaux de proximité dans l'Est du Canada, la société immobilière détient déjà 4 propriétés au Québec répondant aux normes de précertification du programme environnemental LEED.

FIRST CAPITAL REALTY, des propriétés commerciales durables axées sur les besoins réels des gens.

www.firstcapitalreality.ca



Vos Achats au Quotidien



La route nue

Pascal Lacasse, urbaniste

Kvelaer, Allemagne
Malgré le conflit apparent de circulation, tout va bien à Kvelaer où les automobilistes ont appris à partager l'espace public destiné aux déplacements.

EN PRATIQUE



À l'heure du « tout-répressif », les solutions offertes aux problèmes de circulation, que ce soit la congestion, l'insécurité ou la délinquance, se traduisent généralement par des contraintes supplémentaires pour les automobilistes tels la mise en place de nouveaux panneaux de signalisation, de ralentisseurs, de feux de circulation, de limite de vitesse à 40 km/h, de photo-radar. Toutefois, l'ajout de règles de circulation et de panneaux de signalisation ne peut être infini. Dans ce contexte, certaines villes européennes ont fait le pari de la « route nue ».

Une approche à contre-courant

Le concept de la route nue¹ est de réduire la signalisation routière au minimum, en ne laissant que la signalisation de base, voire aucune information routière signalisée; par ailleurs, les règles élémentaires s'appliquent, comme la priorité à droite. Mais, le concept de route nue ne s'arrête pas là, il vise également à exclure le stationnement au maximum de la zone où il est appliqué.

Contrairement aux mesures de modération du trafic, le concept de route nue n'est pas basé sur des règles de circulation restrictives, mais il vise plutôt à induire une modification volontaire du comportement des usagers des espaces publics en s'appuyant sur un aménagement approprié. Afin d'atteindre ce résultat, une des prémisses est de remplacer les règles de circulation et les panneaux de signalisation par des règles sociales. Bref, la responsabi-

lisation des usagers de la route, pour les rendre acteurs de leur propre sécurité et de celle des autres, devient l'élément central du concept. Ainsi, il favorise un comportement plus courtois des différents usagers.

Le concept considère que le comportement au volant doit être davantage influencé par l'environnement d'un lieu ou d'une zone que par des ordres et des interdictions. Selon ce concept, la vue d'un terrain de jeux avec des enfants qui s'amuse aura un impact bien plus grand sur le comportement qu'un panneau indiquant la proximité. Les zones de route nue ne doivent pas être aménagées comme un espace de circulation, mais plutôt comme un espace dédié aux individus, dans lequel la vie et les expériences occupent la première place.

Ce concept vise aussi à faire se superposer les trois fonctions : transit, destination et séjour, dans un espace qui serait aménagé selon des spécificités locales en évitant de les diviser. On applique ainsi un principe de mixité des modes de transport qui combine tous les sous-systèmes de transport, permettant la circulation des

1 shared space (espace partagé en anglais)

ILLUSTRATION 1



ILLUSTRATION 2



Les illustrations ci-haut de Hamilton-Baillie Associates, (Bristol, UK) présentent le concept de la route nue. L'illustration 1 présente un village typique anglais où règnent la beauté, la tranquillité et la courtoisie. L'illustration 2 reprend le même village, mais tel que conçu par les gestionnaires municipaux. La route nue considère que ces outils de gestion du trafic augmentent le risque d'accidents en déresponsabilisant le conducteur de son obligation de se servir de son intelligence et d'adapter son comportement à l'environnement routier. La route nue considère les relations entre les usagers comme la base des règles sociales de conduite. Dans un tel contexte, la signalisation devient obsolète.

piétons et des vélos sur les mêmes espaces auxquels sont aussi admis les véhicules publics. L'objectif étant ici d'aboutir à une utilisation collective et communautaire des espaces mis à la disposition des usagers : « Les automobilistes doivent comprendre qu'ils font partie intégrante d'un tissu social et culturel auquel ils doivent adapter leur comportement au volant et dans le cadre duquel il est nécessaire pour eux d'adopter un comportement social et de s'habituer à ralentir et s'attarder. »².

La route nue ouvre et vitalise l'espace public de manière à créer un réseau cohérent d'espaces dédiés aux individus : le réseau lent³. Tous doivent adapter leur comportement en fonction des autres individus qui s'y trouvent. Toutefois, afin de maintenir la qualité du réseau lent et sa viabilité, ce dernier doit être complété à l'aide d'un réseau rapide. Le concept de route nue ne peut pas et ne doit pas être appliqué partout, les vitesses lentes n'étant acceptées des conducteurs automobiles que sur des tronçons courts.

De la théorie à la pratique

Durant les années 1970, l'ingénieur Hans Monderman des Pays-Bas a initié le développement du concept de route nue en

expérimentant dans deux villes : Makkinga et Drachten. Ces deux expériences ont été fort concluantes en réduisant substantiellement le nombre d'accidents. En 2004, un programme européen nommé Shared space a été lancé et sept villes d'Europe y ont adhéré depuis. De plus, plusieurs autres villes ont adopté le concept, sans pour autant se joindre au programme. À Makkinga, aucun panneau d'arrêt (stop) et aucun marquage au sol ne sont présents. Toutefois, à l'entrée de la ville, on retrouve un panneau *Verkeersbordvrij* signifiant « sans signalisation routière ». À Drachten aux Pays-Bas, les feux de circulation ont été supprimés à seize des dix-huit carrefours de la ville en laissant les automobilistes seuls avec les principes élémentaires du code de la route. Les résultats sont impressionnants : selon les autorités locales, à une des intersections (circulation de 22 000 véhicules par jour, dont des dizaines de bus), le temps moyen que les usagers pour traverser le carrefour a été coupé

de moitié, passant de 53 secondes à environ 24 à 36. De plus, le nombre d'accidents a baissé radicalement depuis le nouvel aménagement, soit un accident par année pour 2004 et 2005, comparative-ment à une moyenne de 7,7 pour les années 2000 à 2002.

Sur Kensington High Street, à Londres, depuis la réduction de la signalisation routière et la suppression des barrières de sécurité pour les piétons, le nombre d'accidents a diminué de 60 %. À Kevelaar en Allemagne, à la suite d'observation sur le terrain⁴, on a remarqué deux éléments majeurs : les enfants s'amuse dans la rue sans aucune hésitation et sans que les automobilistes klaxonnent ou blasphèment et des personnes en chaises roulantes traversent la route sans hésitation et sans regarder, comme s'il s'agissait du prolongement du trottoir. Devant autant de succès, d'autres expérimentations sont prévues autour du monde dont aux Etats-Unis et en

Pour approfondir ce concept, trois références comprenant entres autres des vidéos :

1. www.certu.fr/IMG/pdf/Sinn_und_Unsinn_von_Shared_Space_FR1R.pdf
2. www.shares-space.org
3. www.hamilton-baillie.co.uk/_files/_publications/25-1.pdf

2 www.certu.fr/IMG/pdf/Sinn_und_Unsinn_von_Shared_Space_FR1R.pdf

3 La route nue, la modération de la circulation, le quartier vert, la zone 30, sont tous des moyens d'obtenir un réseau lent dont la principale caractéristique est une circulation à très basse vitesse.

4 www.hopfensperger.co.uk/index_files/SharedSpace.htm



ILLUSTRATION 3

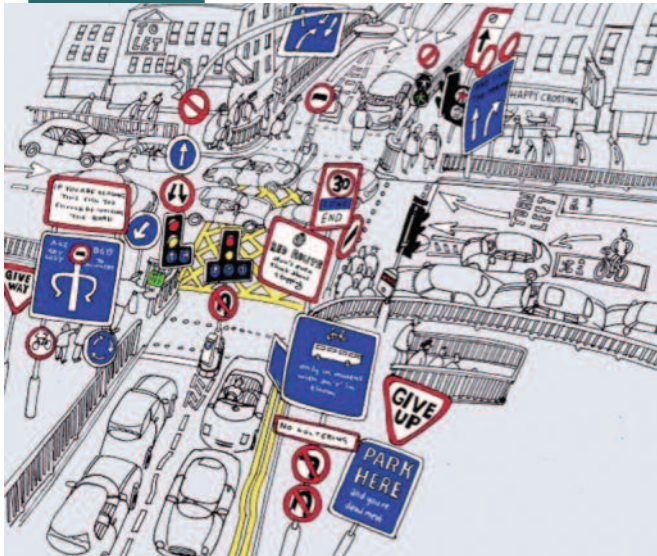


ILLUSTRATION 4



Ces deux illustrations présentent la transformation d'un carrefour routier en place publique. On abandonne la ségrégation des flux, la signalisation et la répression, pour inscrire la mixité des flux, le contact visuel entre les usagers et l'autodiscipline comme éléments catalyseurs de la transformation. La sécurité routière et le cadre de vie s'en trouvent améliorés. Fait à noter, le nombre de véhicules est sensiblement le même.



Drachten, Allemagne – Aucune division entre le trottoir et la rue. Le mouvement est intense : camions, voitures, bicyclettes, piétons, tout semble parfaitement organisé dans cet endroit où rien ne vient mettre de l'ordre dans la circulation.

Jerry Michalski, 2007

Argentine. Depuis octobre 2007, l'Australie est aussi entrée dans le monde de la route nue. En septembre 2008, c'est Santa Monica en Californie qui se lance dans la mise en œuvre d'un projet de ce type.

Y avait-il un panneau?

Sceptiques à l'idée de réduire la signalisation afin de réduire les accidents? Selon Ben Hamilton-Baillie, sommité internationale en circulation et spécialiste de la route nue, la réaction est la même partout :

les gens croient qu'ils sont différents de la ville voisine, du pays voisin et que le concept ne fonctionnera jamais dans leur milieu. Il rappelle, qu'à la fin d'un projet, les résultats et les constats sont les mêmes d'un pays à l'autre. À partir du moment où la route semble moins sécuritaire, les usagers adoptent un comportement plus sécuritaire.

De plus, il semblerait, selon certaines études, que 70 % de la signalisation soit

inconsciemment zappée par l'automobiliste et il arrive qu'il enfreigne la loi sans le savoir. Cette négligence, s'il en est, risque parfois de causer des situations dangereuses : brûler un feu rouge peut entraîner un accident tragique! En responsabilisant les conducteurs, on accroît leur vigilance. En absence de feu, le faux sentiment de sécurité n'est plus et tous les conducteurs sont plus attentifs, anticipant ainsi les délinquants et les distraits. Concernant la vitesse, si des chauffards veulent rouler trop vite, ce n'est pas un panneau qui les arrêtera. Il est donc préférable d'aménager l'environnement routier en fonction des vitesses désirées.

Alors, pourquoi installe-t-on autant de panneaux, considérant que les villes qui ont fait le pari de les supprimer se portent mieux? Serait-ce en raison des élus qui, face à l'urgence d'agir et l'importance d'obtenir des résultats, ajoutent un arrêt par ici, une interdiction de virage par là? Ajouter des contraintes règle peut-être le problème dans l'immédiat et prouve que les élus agissent, mais ne pourrait-on pas avoir plus de résultats tout en étant moins répressifs et en misant sur la qualité du milieu de vie? Finalement, la route nue pourrait-elle trouver sa place à Montréal? Serait-elle une solution intéressante pour l'avenue du Mont-Royal au lieu d'un projet de piétonisation? Monsieur Hamilton-Baillie répond par l'affirmative. ■



Skvallertorget, Norrköpping, Suède

D'un carrefour routier à un square

Norrköping est une ville de 125 000 habitants située au sud de Stockholm. Le projet de route nue a été réalisé au centre-ville à une intersection où cinq rues y convergent et à proximité d'une université. Ce carrefour est utilisé par 13 500 véhicules, beaucoup de cyclistes et plus de 1700 piétons. En 2000, en raison de l'accroissement de la circulation automobile et de ses conséquences sur la sécurité routière et la qualité de vie, un réaménagement du carrefour s'imposait. Les traverses piétonnes et la signalisation superflue ont été retirées pour céder la place à une fontaine et à du mobilier urbain de qualité. Les résultats ne se sont pas fait attendre. La vitesse moyenne des véhicules a réduit autour de 20 km/h, la sécurité routière et la qualité de vie se sont améliorées. Aucun accident n'a été signalé. Il semblerait que 70 % des piétons n'arrêtent même plus pour traverser le square et peuvent marcher sans interruption.

AVANT



APRÈS



Skvallertorget, Noorköpping, Suède

Toutes les photos ont été prises par Ben Hamilton-Ballie, sauf pour celles dont le crédit est indiqué dans ce texte.



Montréal

Barcelone

La gouvernance culturelle une question urbanistique?

Joël Thibert, urbaniste-stagiaire

De nombreuses villes postindustrielles de moyenne et de grande taille se sont redéfinies, au cours des dernières décennies, comme métropoles culturelles et ont tenté de faire des arts et de la création un moteur de développement économique. On se rend compte, aujourd'hui, que les défis de la gouvernance culturelle sont en grande partie des défis de planification urbaine.

Dans le cadre des vingt-et-unièmes Entretiens du Centre Jacques-Cartier, qui ont eu lieu à Montréal, du 4 au 10 octobre, divers intervenants des milieux culturels et des affaires ont abordé les enjeux et possibilités de la gouvernance culturelle des grandes villes. Malgré que les divers ateliers du colloque aient porté principalement sur la gouvernance culturelle, c'est-à-dire sur la définition des rôles et responsabilités dans l'élaboration et le déploiement de politiques culturelles, plusieurs interventions ont fait ressortir le rôle important de la planification urbaine et de l'aménagement dans l'arrimage de ces politiques à la réalité des villes d'aujourd'hui.

Une conférence de Thomas Werquin, chercheur postdoctoral à l'Observatoire SITQ du développement urbain et immobilier, avait abordé, en février dernier, la question des grands projets urbains « culturels » en réponse au déclin des grandes villes industrielles et tiré des conclusions similaires : la culture comme stratégie de relance ou de développement économique peut être viable, mais elle doit s'inscrire dans une stratégie plus large de développement urbain. Les grands projets culturels, concluait-il, ne peuvent pas être planifiés et exécutés en vase clos, puisqu'ils s'insèrent nécessairement dans l'économie et dans le tissu urbain.

Lors des Entretiens Jacques-Cartier, c'est Jordi Marti, délégué culturel de la Ville de Barcelone, qui a remis la question de l'aménagement et de l'espace urbain au cœur des discussions. Barcelone, a-t-il rappelé, s'est

transformée du tout au tout, en l'espace de trois ou quatre décennies, d'une ville industrielle « désuète » en une véritable métropole culturelle. Ces changements, précise-t-il cependant, ne se sont pas faits sans heurts et Barcelone en est aujourd'hui à repenser son modèle de développement économique. C'est en se basant sur l'expérience de Barcelone, mais aussi en se référant à l'expérience d'autres villes européennes, que M. Marti a identifié trois enjeux ou problématiques d'importance pour les villes qui, comme Montréal et Barcelone, ont décidé de faire de la culture et de la création le fer de lance de leur développement.

D'abord, les projets architecturaux, d'art public et autres peuvent profondément changer l'image qu'on a de la ville, et faire en sorte que les citoyens « de longue date » ne s'y reconnaissent plus. Ensuite, la diversité culturelle, religieuse, sexuelle grandissante des villes comme Montréal et Barcelone rend de plus en plus difficile la « représentation » de la ville, étant donné les nombreuses communautés qui la forment et l'habitent de manière différente. Finalement, M. Marti a évoqué les tensions qui peuvent naître de l'occupation de plus en plus intense et visible de certains espaces urbains par les touristes et visiteurs, « consommateurs » de culture, espaces dont les habitants de la ville peuvent se sentir exclus. En somme, a-t-il résumé, il n'est pas aussi simple qu'avant, pour les entrepreneurs culturels, « d'insérer » la culture dans l'espace urbain, et pas aussi simple pour

ceux qui habitent la ville de s'approprier et de s'identifier à ces manifestations culturelles.

Les possibilités et opportunités évoquées par M. Marti touchent aussi à l'aménagement et à la planification urbaine. Il a d'abord mentionné l'importance de donner ou de redonner sa place à l'histoire dans la ville, pour s'assurer que les projets culturels ne relèguent pas au second plan l'appartenance au lieu de ceux qui l'habitent. Il a ensuite parlé de l'importance des sites de diffusion et de reproduction culturelle « de proximité », tels les bibliothèques, maisons de la culture, écoles de danse, etc., qui permettent à la fois de faciliter l'accès à la culture et de faciliter les échanges entre cultures. Finalement, il a insisté sur l'importance de soutenir les lieux de création ou de « fabrication » culturelle, et de ne pas investir strictement dans les lieux de représentation. Selon lui, la métropole culturelle doit d'abord et avant tout être créatrice, sans quoi elle risque de devenir une coquille vide.

Les propos de Thomas Werquin et de Jordi Marti remettent quelque peu en perspective la croyance selon laquelle les métropoles culturelles ont besoin, pour survivre, de grands projets architecturaux signés par des « starchitects » tels Frank Gehry ou Daniel Libeskind. Étant donné les similitudes entre Montréal et Barcelone aux points de vue démographique, économique et culturel, il serait dommage de ne pas tirer de leçons de l'expérience de Barcelone et des constats dressés par M. Marti. ■



L'Institut d'urbanisme et la Faculté de l'aménagement (1968-2008)

Gérard Beaudet, urbaniste

La Faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal célèbre, cette année, le quarantième anniversaire de sa fondation. Cette célébration fournit l'occasion d'une réflexion sur la place qu'occupe l'Institut d'urbanisme au sein de la Faculté et sur ses rapports avec les autres composantes de l'institution.

La Faculté a été créée en 1968, par le rattachement de l'Institut d'urbanisme, mis sur pied en 1961¹, et de l'École d'architecture, ouverte en 1951 et intégrée à l'Université de Montréal en 1964. Il s'agissait en quelque sorte, dans un Québec en pleine effervescence, de reconnaître la spécificité de disciplines vouées à l'organisation et à la construction des cadres de vie.

Alors que la formation en urbanisme en était une de deuxième cycle qui s'adressait à des détenteurs d'un baccalauréat, toutes disciplines confondues, la formation en architecture en était une de premier cycle, l'École d'architecture proposant également des formations en architecture de paysage et en design industriel. Depuis lors, ces deux derniers programmes ont été autonomisés et respectivement rattachés aux Écoles d'architecture de paysage et de design industriel, tandis qu'un cinquième programme disciplinaire – design d'intérieur – a été lancé il y a dix ans.

L'intégration de l'Institut d'urbanisme et de l'École d'architecture aux fins de la création de la Faculté de l'aménagement n'était pas une formule inédite. Elle n'en posait pas moins problème dans la mesure où, si la double formation en architecture et en urbanisme était relativement usitée dans de nombreux pays, la formation offerte à l'Institut ne se conformait pas à ce modèle, du moins pas exclusivement, puisque plusieurs des étudiants qui s'y inscrivaient avaient une formation de base dans des disciplines autres que l'architecture (géographie, ingénierie, sociologie, sciences politiques, économie, droit, etc.).

C'est pourquoi, au début des années 1960, alors qu'était évoquée la création d'un institut d'urbanisme, des représentants du monde de l'architecture avaient formulé leur opposition au projet, en faisant notamment valoir que l'enseignement de l'urbanisme devait s'inscrire dans le prolongement d'une formation en architecture. La création de la Faculté sous la gouverne de son premier doyen, Guy Desbarats (1925-2003), et sa désignation par le terme « aménagement », reconnaissaient toutefois la spécificité de l'urbanisme québécois, une spécificité qui explique certainement en bonne partie l'incapacité de développer un programme facultaire d'architecture urbaine, un projet défendu par le doyen Guy Desbarats.

La première décennie de la vie facultaire aura été caractérisée par le cantonnement des formations en architecture, en architecture de paysage et en design industriel au premier cycle, alors que la formation en urbanisme l'était au deuxième cycle. Quant aux études doctorales, qui relevaient de la Faculté, elles mobilisaient surtout des professeurs de l'Institut, dont plusieurs étaient détenteurs d'un doctorat. Cette cohabitation disciplinaire donna lieu à quelques tentatives de rapprochement, dont celle connue sous le nom de « bain global », qui groupait, pour certaines activités, des étudiants de première année des trois formations professionnelles de baccalauréat. Dans ce contexte, l'Institut restait à l'écart.

Le tournant, des années 1970 aux années 1980, sera marqué par plusieurs transformations. En 1978, les programmes d'architec-

¹ Un historique de l'Institut est proposé dans Beaudet, G. (2004) *Un urbanisme ouvert sur le monde : L'Institut d'urbanisme 1961-62/2001-02*, Éditions Trames, p. 15-56.

ture de paysage et de design industriel étaient placés sous la gouverne de deux nouveaux départements. Peu après, l'Institut se dotait, à l'instar de l'UQAM, d'un baccalauréat professionnel en urbanisme. Malgré quelques incursions du côté des études supérieures dans les domaines de l'architecture, de l'architecture de paysage et du design industriel, celles-ci se concentraient, pour l'essentiel, sur le terrain de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme. Quant à l'interdisciplinarité, bien que souhaitée par plusieurs, elle s'incarnait surtout dans les doubles formations dont étaient porteurs plusieurs professeurs de la faculté.

Les quinze dernières années ont été caractérisées par une reconfiguration majeure de l'offre de formations. La formation professionnelle en architecture se déploie désormais sur deux cycles, seul le diplôme de maîtrise donnant accès à la profession. Outre ses deux programmes professionnels de maîtrise (architecture et urbanisme), la Faculté offre maintenant un programme facultaire de deuxième cycle comportant quatre options (aménagement, conservation de l'environnement bâti, design et complexité, ainsi que montage et gestion de projet), une maîtrise en design urbain offerte conjointement avec l'Université McGill, trois programmes courts de deuxième cycle (DESS en montage et gestion de projet, en gestion urbaine pour les pays en développement et en design de jeux) et un doctorat. Une maîtrise professionnelle en architecture de paysage est par ailleurs en voie d'approbation. De ce fait, la Faculté de l'aménagement bénéficie d'une configuration institutionnelle et d'un éventail de formations uniques au Canada.

Quant au corps professoral, il compte aujourd'hui une cinquantaine de professeurs, parmi lesquels un nombre croissant sont détenteurs d'un doctorat, ce qui explique à la fois la présence plus soutenue de professeurs des trois autres écoles aux deuxième et troisième cycles, ainsi que l'augmentation du nombre de mémoires et de thèses en architecture, en architecture du paysage et en design industriel. La Faculté fait appel en outre à plus d'une centaine de chargés de cours et de formateurs pratiques.

Malgré ces avancées, la transdisciplinarité reste un sujet de réflexion et l'interdisciplinarité ne s'impose qu'en de rares occasions, en particulier dans le cadre de recherches menées à la Chaire de recherche du Canada en patrimoine bâti et à la Chaire en paysage et environnement, dans celui du Programme de maîtrise en design urbain, ou dans celui d'un atelier de fin de baccalauréat auquel participent des étudiants des cinq programmes du premier cycle. La cohabitation disciplinaire que permet la Faculté se traduit encore et surtout par une ambiance multidisciplinaire dont émergent occasionnellement des réalisations faisant appel à l'interdisciplinarité. C'est que, même si le projet semble un dénominateur commun à toutes les disciplines et à toutes les formations offertes par la faculté, l'urbanisme arrive toujours difficilement à s'y confiner.

La montée des préoccupations pour le développement durable offre, dans ce contexte, diverses possibilités de collaboration dont l'Université de Montréal semble vouloir reconnaître la pertinence et les retombées possibles. L'accueil, à l'Institut, de l'Observatoire scientifique de la mobilité durable, un projet soutenu par la Ville

de Montréal, l'Union des municipalités du Québec et l'Association du transport urbain du Québec, pourrait incidemment constituer un premier lieu de ralliement sur ce terrain. Cet exemple montre que, malgré un positionnement facultaire qui pose parfois problème, l'appartenance de l'Institut d'urbanisme à la Faculté de l'aménagement demeure un atout dont on ne saurait sous-estimer l'importance et les retombées. ■

Gérard Beaudet est urbaniste et directeur de l'Institut d'urbanisme de la Faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal.

Note : Pour de plus amples renseignements concernant les activités de la Faculté et de l'Institut, notamment pour accéder aux programmes d'études, au bottin du personnel enseignant ainsi qu'à la liste des regroupements de recherche, il suffit de consulter les sites : www.ame.umontreal.ca/ et www.urb.umontreal.ca/. Pour transmettre ou mettre à jour ses coordonnées, on peut s'adresser à : carole.lacroix@umontreal.ca

326 000 ÷
7,7 MILLIONS
= 1/24

Un québécois sur 24 est
membre d'un ordre professionnel.
Vous en êtes un,
vous pouvez en être fier!
Les 45 ordres professionnels
sont là pour s'assurer
de la qualité des services
de tous les professionnels.
Parce qu'un titre, ça se mérite!

Conseil
interprofessionnel
du Québec
Le regroupement
des ordres professionnels
du Québec

www.professions-quebec.org





L'urbaniste au tribunal

Ou comment rédiger un rapport d'expertise et le présenter au tribunal

Claude Lavoie, urbaniste

FORMATION



Dans son expérience professionnelle, tout urbaniste est susceptible d'avoir à rédiger un rapport d'expertise et à le soumettre à une entreprise, un établissement, un individu, un organisme politique ou administratif. Il est également possible que l'urbaniste doive déposer ce rapport devant un tribunal d'une juridiction civile, criminelle ou administrative (Cour supérieure, Cour municipale, tribunal administratif, régie, commission...) où il sera requis pour son expertise, ses constats, ses analyses et ses avis.

Devant le contexte judiciaire ou quasi judiciaire, le témoin expert, ou *amicus curiae*, joue un rôle primordial, puisqu'il doit éclairer le tribunal par ses connaissances techniques dans un domaine particulier. Étant donné la confiance et l'importance que lui attribuent les tribunaux, sa vacation aux assises et le rapport qu'il y présente doivent être préparés soigneusement et conformément aux procédures et aux règles de présentation, de rédaction et de crédibilité.

L'urbaniste au tribunal est une session de formation qui répond aux nombreuses questions qui sont soulevées lorsqu'un urbaniste est mandaté à titre d'expert ou lorsqu'il doit agir comme témoin expert devant un tribunal. Parmi ces interrogations :

- Comment concevoir, rédiger et présenter un rapport d'expert, peu importe à qui il est destiné?
- Comment définir son mandat en tant qu'expert face à son client?
- Comment préparer sa présence au tribunal, quelle que soit la juridiction?
- Comment se comporter lors de la vacation à la cour, particulièrement lors de la présentation de l'expertise, de l'interrogatoire et du contre-interrogatoire?

- Quel est le rôle, l'importance et le statut du témoin expert ?

La formation *L'urbaniste au tribunal* sera offerte aux membres de l'Ordre des urbanistes du Québec, les 25 et 27 mars prochain, à Montréal et Québec respective-

ment. Plus de renseignement sur le site de l'Ordre, à www.ouq.qc.ca.

Claude Lavoie est urbaniste. Il a publié en septembre 2008 *L'expert : son rapport et son témoignage* aux éditions Yvon Blais. ■

LE PROGRAMME DE LA SESSION L'URBANISTE AU TRIBUNAL SE PARTAGE EN TROIS PARTIES ET COUVRE LES THÈMES SUIVANTS :

> PARTIE 1. LA RÉDACTION DU RAPPORT D'EXPERTISE

- La définition du mandat, peu importe à qui le rapport est destiné;
- La planification et la rédaction du rapport d'expertise;
- L'utilisation des plans, des figures et de la photographie.

> PARTIE 2. LE TÉMOIN EXPERT OU ORDINAIRE DEVANT LE TRIBUNAL

- Les deux types de témoins : ordinaire et expert;
- Les qualités requises d'un témoin expert;
- Le témoignage au tribunal : la préparation, les us et coutumes, le protocole, la présentation, la réponse en interrogatoire et en contre-interrogatoire;
- Le comportement lors de la vacation au tribunal.

> PARTIE 3. UN PROCÈS SIMULÉ

- Ce procès simulé permet aux participants de jouer, tour à tour, le rôle du juge, des procureurs, des témoins et de mettre en application les énoncés des deux premières parties de la formation.

Journée plein air de l'Ordre des urbanistes

Le 12 septembre dernier, l'Ordre des urbanistes du Québec tenait sa journée plein air annuelle au golf Le Versant à Terrebonne dans la MRC Les Moulins. Cette année, c'est 120 participants qui ont pris part au tournoi de golf, à la randonnée cycliste et à la visite guidée du Vieux-Terrebonne. La journée s'est conclue par un souper au prestigieux clubhouse du golf Le Versant.

L'Ordre des urbanistes du Québec tient à remercier les membres du comité organisateur : Chantal Laliberté, Daniel Sauriol, Guy Daoust, Claude Théberge, Luc Fortin et Marc-André Fullum qui ont conjugué leurs efforts afin de faire de cette activité un succès. L'édition 2008 de la journée plein air de l'OUQ a été marquée par la grande quantité de prix de tirage, par la beauté de la région ainsi que par la visite de la duchesse de Terrebonne qui nous a fait l'honneur de sa présence en soirée.

Le tournoi de golf de l'Ordre a toujours été l'occasion pour les membres de se réunir et d'avoir du plaisir. Avec les années, le tournoi s'est transformé en une journée plein air, afin de rejoindre les goûts du plus grand nombre de membres. L'objectif reste le même: proposer une activité de rassemblement décontractée et agréable.

L'Ordre des urbanistes du Québec est fier d'annoncer que le comité organisateur de la journée plein air 2009 sera issu de la firme Daniel Arbour et associés, suite à une proposition de son président, M. Jacques Chénier.

Vos suggestions et commentaires sur les activités de l'Ordre sont toujours les bienvenus. Vous pouvez les envoyer à l'adresse courriel: info@ouq.qc.ca. ■



Guide d'élaboration d'un plan de conservation des milieux humides

Ce document précise les concepts et les critères utilisés par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs dans la démarche de traitement des demandes d'autorisation des projets dans les milieux humides mise en place en janvier 2007.

Le guide propose une approche volontaire de prise en compte des milieux humides dans la planification du développement et de l'aménagement du territoire autour de quatre grandes étapes : l'inventaire cartographique, la caractérisation des milieux humides, l'identification des secteurs d'intérêt – en termes de conservation, de paysage, et la définition des objectifs et stratégies.

Les lecteurs -décideurs, promoteurs ou experts conseils – pourront s'inspirer du Guide pour répondre à certains besoins particuliers d'une municipalité et d'une MRC, ou l'appliquer à différentes échelles territoriales selon les problématiques environnementales rencontrées dans une région.

Guide d'élaboration d'un plan de conservation des milieux humides

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
Juillet 2008, 80 pages

www.mddep.gouv.qc.ca/eau/rives/Guide_plan.pdf

Renouveler l'aménagement et l'urbanisme

À partir de recherches inédites portant sur des expériences concrètes menées au Québec et en France, cet ouvrage propose un regard nouveau sur les retombées et les effets du débat public sur la planification territoriale, l'aménagement du territoire et l'urbanisme. Il fait ainsi le bilan des implications du double impératif de la participation des citoyens et de la prise en compte du concept de développement durable.

L'ouvrage est basé sur deux colloques sur le renouveau de la planification territoriale organisés dans le cadre des congrès 2005 et 2006 de l'ACFAS. Le lecteur y trouvera des réponses à des questions cruciales, au moment où la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme fait l'objet d'une première véritable révision en profondeur en 30 ans d'existence. **JFPT**

Renouveler l'aménagement et l'urbanisme

Planification territoriale, débat public et développement durable
Sous la direction de Michel Gariépy, Mario Gauthier et Marie-Odile Trépanier,
Les presses de l'Université de Montréal, septembre 2008, 346 pages.

Se loger autrement au Québec

La construction de logements communautaires est maintenant une des principales sources de logements locatifs abordables au Québec. Il ne se construit plus de HLM depuis 1994 et les constructeurs privés n'arrivent plus à rentabiliser la construction de logements locatifs, sauf pour les clientèles âgées. Pourtant l'univers du logement communautaire demeure mal compris, souvent confondu avec celui du logement public, même dans le monde municipal.

Se loger autrement au Québec explique l'originalité de ce mouvement. La place, l'histoire, l'organisation et le financement de cette innovation sociale sont présentés. Le lecteur connaîtra l'ensemble des acteurs présents et leurs réalisations, tout en comprenant mieux les conditions d'émergence et d'évolution du secteur parallèlement à celle des politiques publiques.

Se loger autrement au Québec - Le mouvement de l'habitat communautaire, un acteur du développement

Sous la direction de Marie-J. Bouchard
et Marcellin Hudon
2008 • 232 pages
ISBN 978-2-89035-455-5

Quand les grandes surfaces se vident

Les Wal-Mart, Winners et autres « grandes surfaces » sont souvent accusées de forcer la fermeture de plus petits centres commerciaux et de nombreux commerces de quartiers. Et quand ces grandes surfaces se relocalisent, leurs immenses structures vacantes s'ajoutent aux plus petits locaux dont ils ont forcé l'abandon. Le phénomène est assez fréquent pour avoir suscité une réflexion sur la réutilisation des grandes surfaces.

Julia Christensen est artiste et enseignante au Oberlin College (Ohio). Elle, dont les illustrations ont orné les pages du *Globe and Mail* et du *New York Times*, a troqué l'art pour le documentaire. Pendant des années, elle a sillonné les États-Unis pour étudier comment des villes transforment de grandes surfaces abandonnées en espaces significatifs et utiles à la communauté.

Au Nebraska, un ancien Kmart est devenu un centre de la petite enfance. Un Wal-Mart du Wyoming est devenu une école spécialisée. Le stationnement d'un Wal-Mart abandonné de la Nouvelle-Orléans a fait place à un centre médical installé dans des roulottes gouvernementales. D'autres lieux sont devenus des musées, des résidences pour personnes âgées ou des églises. L'auteure raconte en détails la

résilience, la créativité et la patience de 10 communautés américaines qui ont donné un second souffle à des locaux, des sites, et ultimement des villes. **F.G.**

Big Box Reuse

Par Julia Christensen
MIT Press, Boston, 220 pp.



www.ouq.qc.ca



Ordre des
Urbanistes d
Québec

Sur Internet

François Goulet, urbaniste



L'accession à la propriété est le plus récent outil mis en place par les autorités mexicaines pour lutter contre la corruption policière. En partenariat avec un constructeur, l'état offre une maison à des conditions avantageuses à des policiers et gardiens de prisons, dont le salaire seul ne leur aurait pas permis de devenir propriétaires. La stratégie est double : d'une part réduire la tentation d'un revenu d'appoint illicite, et, d'autre part, fidéliser les agents à une région, pour que le risque d'un renvoi lié à un crime –souvent l'équivalent d'une mutation– ait un effet plus dissuasif pour le policier et sa famille. Un suivi est assuré et les bénéficiaires devront remettre leur maison s'ils sont trouvés coupables d'un crime.

www.baltimoresun.com/business/realestate/bal-te.mexico05oct05,0,1161591.story

Quand le projet City Cargo débutera en 2009, les camions diesels qui circulent à Amsterdam se verront en partie remplacés par des tramways de « livraison » qui utiliseront la capacité résiduelle du réseau existant de tramway, sans interférer avec le déplacement des personnes. La capacité de chargement d'un de ces tramways se compare à celle de quatre camions diesels. La pollution, mais aussi le bruit et la congestion urbaine seront réduits. Près de 240 villes d'Europe possèdent des réseaux de tramways.

www.citycargo.nl/

Préoccupée par la fermeture de plusieurs épiceries de quartier, la commission d'urbanisme et de transport de Palo Alto propose de reconnaître une nouvelle catégorie de zonage, « G » pour « Grocery ». La commission constate que les épiceries de quartiers sont une fonction essentielle à la communauté. La commission envisagerait aussi le recours à des outils incitatifs, ainsi que des obligations d'inclure de telles épiceries dans certains grands développements commerciaux ou résidentiels.

www.paloaltoonline.com/news/show_story.php?id=8329

Le Conseil municipal de Los Angeles a approuvé par un vote unanime un moratoire d'un an sur l'ouverture de nouveaux établissements de restauration rapide dans certains quartiers défavorisés de la ville. Le Conseil espère que la mesure permettra de remédier au manque d'aliments sains en attirant de nouveaux commerces d'alimentation plus variés dans des quartiers qui connaissent une « surconcentration » de commerces de malbouffe.

americacity.org/daily/entry/984/

Incontournable Google. Le site américain Planetizen, spécialisé en urbanisme, offrait en octobre dernier un séminaire internet d'une heure pour illustrer comment les urbanistes peuvent utiliser Google

Maps pour créer des « Mashups ». Il s'agit d'une carte combinant des données de plusieurs sources (zonage, évaluation, etc.) pour révéler une information plus complète.

Il y a fort à parier que cette formation soit offerte à nouveau dans un proche avenir.

www.planetizen.com/courses/tech240

Comment mesurer le succès de la première ligne d'autobus express de Saint-Paul –Minneapolis ? « En mesurant le facteur JFA – pour « jeunes femmes attrayantes » » déclare Alan Hoffman. Selon ce consultant de San Diego, cette clientèle est l'équivalent d'un canari dans une mine de charbon. Ces femmes sont sensibles au confort et à la sécurité. Si elles acceptent de délaissier la voiture ou le train pour l'autobus, ce sera un signe que ce service a développé une image de marque et qu'il peut intéresser une plus large clientèle, estime ce consultant qui ne s'embarrasse pas de rectitude politique.

www.startribune.com/local/south/27071819.html?elr=KArks:DCiUHc3E7_V_nDaycUiD3aPc_Yyc:aUU

Dans les territoires occupés de la Palestine comme en Irak, l'urbanisme et la stratégie militaire sont indissociables. Dans les deux cas, ils privent des Palestiniens et des Iraquiens de leur droits et libertés fondamentales. Dans la bande de Gaza, c'est une prison urbaine d'où l'on ne peut sortir ; dans la zone verte iranienne, c'est une enclave dorée où bien peu peuvent entrer. Le site du Planners Network, qui se décrit comme l'organisation de l'urbanisme progressif, propose un portrait comparé de ces deux ghettos.

www.plannersnetwork.org/publications/2008_spring/gaza.html

Comment planifier une ville sur un horizon de 100 ans ? En demandant aux citoyens, tout simplement. Le projet communautaire Imagine Calgary a posé cinq questions simples aux résidents de Calgary. Ils ont été 18 000 à répondre dans des échanges par Internet. Selon les initiateurs du projet, il s'agirait du plus important exercice de planification communautaire de l'histoire. Inspirée par ce succès, la Ville de Portland, Oregon a adopté une approche similaire.

www.imaginecalgary.ca

L'état de Pennsylvanie a mis sur pied un fonds de 120 M\$, le Fresh Food Financement Initiative (FFFI), pour soutenir l'ouverture d'épiceries offrant des produits frais dans des quartiers défavorisés que les grandes chaînes comme les préteurs jugent trop risqués pour y investir. Ce programme de sécurité alimentaire est le premier de son genre aux États-Unis.

www.thefoodtrust.org/catalog/download.php?product_id=104

Calendrier

JANVIER 2009

14 janvier

ACTIVITÉ Conférence- Les conditions gagnantes de Montréal
ORGANISATEUR FORUM URBA 2015
LIEU UQÀM, local DR-200, Montréal
INFORMATION urba2015@uqam.ca

23 janvier

ACTIVITÉ Formation – Présentations convaincantes
ORGANISATEUR Ordre des urbanistes du Québec
LIEU Holiday In select, Montréal
INFORMATION www.ouq.qc.ca

30 janvier

ACTIVITÉ Formation – Présentations convaincantes
ORGANISATEUR Ordre des urbanistes du Québec
LIEU Manoir Montmorency, Québec
INFORMATION www.ouq.qc.ca

FÉVRIER 2009

4 février

ACTIVITÉ Conférence- Les transports actifs dans la ville de demain
ORGANISATEUR FORUM URBA 2015
LIEU UQÀM, local DR-200, Montréal
INFORMATION urba2015@uqam.ca

6 février

ACTIVITÉ Formation – Leadership et influence
ORGANISATEUR Ordre des urbanistes du Québec
LIEU Holiday Inn select, Montréal
INFORMATION www.ouq.qc.ca

13 février

ACTIVITÉ Formation – Leadership et influence
ORGANISATEUR Ordre des urbanistes du Québec
LIEU Manoir Montmorency, Québec
INFORMATION www.ouq.qc.ca

26 février

ACTIVITÉ Conférence- Patrimoine urbain et avenir urbain
ORGANISATEUR FORUM URBA 2015
LIEU UQÀM, local DR-200, Montréal
INFORMATION urba2015@uqam.ca

MARS 2009

17 au 19 mars

ACTIVITÉ Salon: Americana - Salon international des technologies environnementales
ORGANISATEUR RÉSEAU environnement
LIEU Palais des congrès, Montréal
INFORMATION www.americana.org

18 mars

ACTIVITÉ Formation – Déontologie et système professionnel
ORGANISATEUR Ordre des urbanistes du Québec
LIEU Holiday In select, Montréal
INFORMATION www.ouq.qc.ca

18 mars

ACTIVITÉ Conférence- Les enjeux du développement de la région métropolitaine de Montréal
ORGANISATEUR FORUM URBA 2015
LIEU UQÀM, local DR-200, Montréal
INFORMATION urba2015@uqam.ca

20 mars

ACTIVITÉ Formation – Déontologie et système professionnel
ORGANISATEUR Ordre des urbanistes du Québec
LIEU Manoir Montmorency, Québec
INFORMATION www.ouq.qc.ca

25 mars

ACTIVITÉ Formation – L'urbaniste au tribunal
ORGANISATEUR Ordre des urbanistes du Québec
LIEU Holiday Inn select, Montréal
INFORMATION www.ouq.qc.ca

27 mars

ACTIVITÉ Formation – L'urbaniste au tribunal
ORGANISATEUR Ordre des urbanistes du Québec
LIEU Manoir Montmorency, Québec
INFORMATION www.ouq.qc.ca

à **Montréal**,
l'urbanisme en action c'est_

préserver



Parc du Mont-Royal

mettre en valeur



Quartier international

réinventer



Havre de Montréal

_la qualité de vie!