

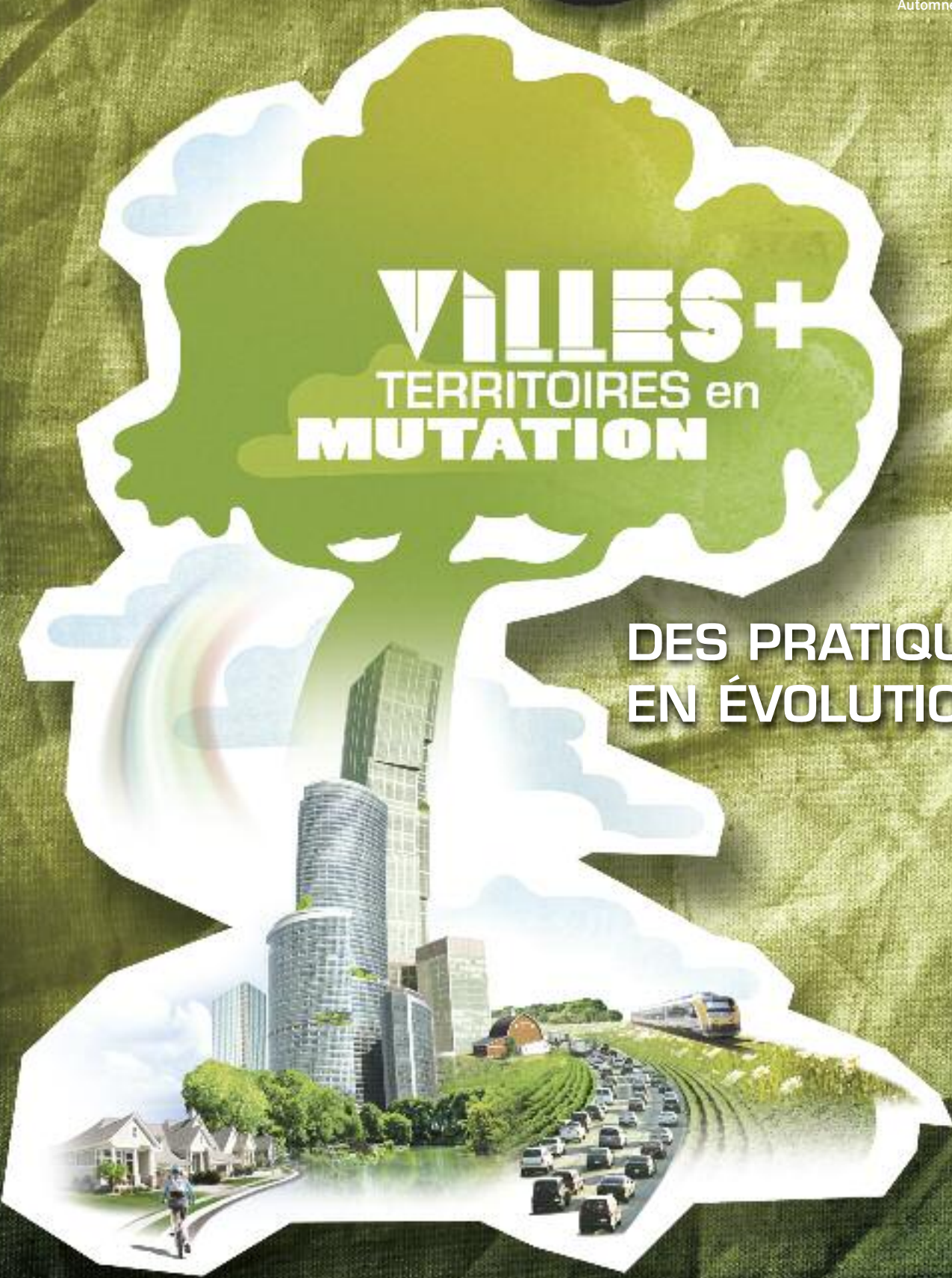
# URBANITÉ

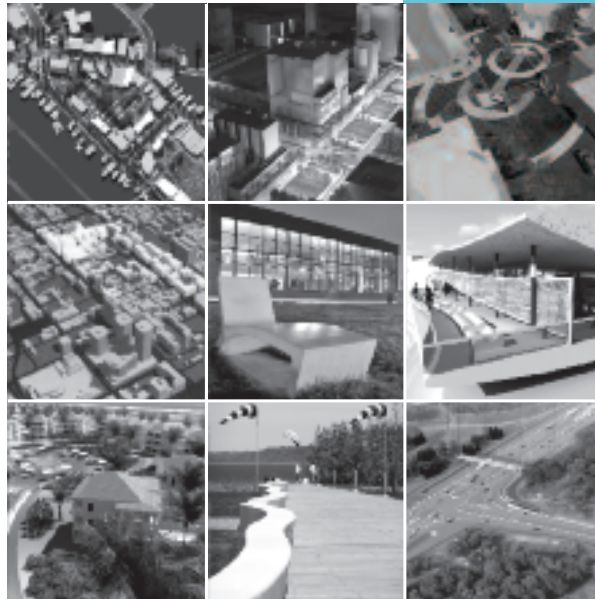
Revue de l'Ordre des urbanistes du Québec

11,25 \$  
Automne 2011

## VILLES+ TERRITOIRES en MUTATION

DES PRATIQUES  
EN ÉVOLUTION





URBANISME ET AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

ARCHITECTURE DE PAYSAGE

DESIGN URBAIN

PLANIFICATION STRATÉGIQUE

DÉVELOPPEMENT DURABLE

ENVIRONNEMENT

RÉCRÉOTOURISME

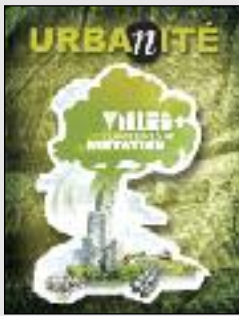
PLANIFICATION DES TRANSPORTS

info@plania.com

PLANIA.COM

MONTREAL QUEBEC SAGUENAY OTTAWA GATINEAU

MARIE-JOSÉE ALLIE  
DOLLY ANAYA  
ANDRÉ ARATA  
MAUDE BARABÉ  
VÉRONIQUE BEAUDOIN  
MARIE-CLAUDE BÉGIN  
AMÉLIE BERGERON  
MARC BERTRAND  
ALAIN BILODEAU  
STÉPHANE BILODEAU  
VIRGINIE BOULAY  
MICHELINE BOULET  
ANDRÉ BRODEUR  
EMMANUELLE BRODEUR  
KATHERINE BRUNET  
SIMON CANTIN  
JONATHAN CASAUBON  
AUDREY CHANLAT  
KARINA CHAOU  
ARTUR CHOJNACKI  
LAURENCE CLAIR  
LAURENT COMTOIS  
CHRISTIAN CÔTÉ  
MARIE-ÈVE COTÉ  
CHANTAL DÉRY  
MARTIN DION  
RICHARD DION  
BENOIT DUCHARME  
RENÉ DUMONT  
SERGE FILION  
MARIE-ÈVE GARON  
DANIEL GAUTHIER  
ELENA GELFUSA  
PIERRE GOYER  
ALEXANDRE GRAVEL  
LISA KASTELBERGER  
ISABELLE LACASSE  
RENÉE LAFLAMME  
JULIE LAKIS  
LUCIE LARAMÉE  
PAUL LECAVALIER  
AURÉLIE LÉPINOUX  
CATHERINE MARCHAND  
GENEVÈVE MARQUIS  
NATHALIE MARTIN  
ANDRÉ MOREAU  
ALEXANDRE PARENT  
GÉRALD PAU  
MÉLANIE PELCHAT  
SÉBASTIEN PINARD  
DAVID POIRÉ  
DANIEL POITRAS  
SERGE POITRAS  
CÉDRIC PROULX  
MARINA RIVERA  
YVELINE ROC  
VIANNEY ROSS  
JACQUES ROUSSEAU  
LANA SIMIC  
LOUISE ST-DENIS  
GILLES STE-CROIX  
BRIGITTE SYLVAIN  
ANDRÉ TURCOT  
MARC-ANTOINE VALLÉE  
MARIE-HÉLÈNE VALLÉE  
FRANCINE VAN WINDEN  
JEAN-FRANÇOIS VIENS  
LISE WOODS



**La revue Urbanité**

Tirage : 2 500 exemplaires

**Distribution**

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

**Mission**

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

**Comité éditorial**

Pascal Lacasse, coprésident – Serge Vaugeois, coprésident  
 François Goulet – Paul Arseneault – Mathieu Langlois  
 Jacques Trudel

**Collaborateurs**

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

**Conception graphique**

Lucie Laverdure – L'Infographe enr.

**Réviseur et correcteur**

Jean-Paul Gagnon

**Publicité**

Communications Publi-Services Inc.  
 Dominic Roberge, conseiller publicitaire  
 droberge@cpsmedia.ca | 450 227-8414, poste 312  
 www.cpsmedia.com

**Imprimerie**

Imprimerie F.L. Chicoine

**Abonnements, information et suggestions**

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

**Auteurs**

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

**Dépôt légal**

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

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

**Ordre des urbanistes du Québec**

**Administrateurs :**

Robert Chicoine, président  
 Danielle Lussier, administratrice trésorière  
 Louise Audet, administratrice  
 Donald Bonsant, administrateur  
 Marie-Josée Casaubon, administratrice  
 Robert Cooke, administrateur  
 Raphaël Fischler, administrateur  
 Florent Gagné, administrateur nommé  
 Richard Martel, administrateur nommé

**Permanence :**

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

**Adresse :**

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



Ordre des  
Urbanistes du  
Québec

# SOMMAIRE

- 4 Mot du président
- 5 Actualités
- 58 Calendrier

## Spécial congrès 2011

- 8 «ÉvoluCité»  
Une nouvelle étape de développement pour Laval  
Entrevue avec le maire de Ville de Laval, monsieur Gilles Vaillancourt
- 12 Laval en mutation
- 14 Un premier plan de mobilité durable à Laval  
Une ville en mouvement
- 17 Vieillesse de la population  
Implications et perspectives pour l'aménagement du territoire
- 20 Villes amies des aînés au Québec  
Agir sur les environnements bâtis et sociaux
- 23 Immigration et aménagement du territoire  
Influence et tendances récentes en matière de logement  
Le cas du quartier Borneo Sporenburg à Amsterdam
- 25 Quand la densité attire les jeunes familles
- 27 L'importance de gérer la diversité commerciale des centres-villes
- 29 Les mutations commerciales, induites ou créées?
- 32 La ville durable, du modèle au chantier
- 36 Saguenay, une ville en changement
- 39 Région de Montréal  
Une ceinture verte grandeur nature
- 41 Transport collectif et aménagement  
La vision d'avenir de la STM
- 43 Demain, l'agriculture dans la ville  
Entrevue avec Éric Duchemin, professeur associé à l'UQAM
- 46 Construire en ville, construire en bois
- 48 Planifier la densité sans compromettre la qualité de nos milieux de vie, le cas de la Communauté métropolitaine de Québec
- 51 Sherbrooke  
Freiner l'étalement urbain
- 54 Les Collectivités EQuilibrium<sup>MC</sup>, vers une évaluation de la performance des projets
- 56 Savoirs et aptitudes des urbanistes de demain



## Mutations

# Défis pour les urbanistes et toute la société québécoise

La ville ne cesse de se transformer sous l'influence directe ou indirecte d'une foule de facteurs. Si tout prévoir ou tout planifier est impossible, il faut par ailleurs que les différents acteurs du changement prennent conscience de leur rôle. Dans ce contexte, les urbanistes se retrouvent au premier plan par leur capacité à lire le territoire, poser un diagnostic et proposer, de concert avec les autres intervenants de la planification urbaine et régionale, des solutions concrètes qui tiennent compte de la nouvelle donne du milieu de l'urbanisme et de l'aménagement.

À l'échelle du Québec, les mutations des villes et des territoires interpellent non seulement les urbanistes, mais aussi toute la société. Les défis à relever sont importants. Il faudra notamment adapter les infrastructures et l'habitat pour répondre aux besoins particuliers d'une population vieillissante. Les immigrants seront plus nombreux. On devra favoriser leur intégration dans nos villes en mettant à leur disposition des équipements correspondant à leurs attentes. Le cadre de vie qui sera offert à la population devra être attrayant, autant pour les gens d'ici que pour les entreprises et les travailleurs de l'économie du savoir qui voudraient s'établir au Québec. En fait, l'aménagement de nos villes et territoires devra permettre de soutenir la comparaison avec les autres pays développés en matière de respect des principes du développement durable, et ce, pour que nous soyons compétitifs à ce chapitre. Il s'avérera donc nécessaire de passer de la parole à l'action en matière de développement durable. La structure commerciale de nos villes devra aussi répondre aux besoins et aux nouvelles tendances. Enfin, le cadre législatif et réglementaire de l'aménagement du territoire devra être adapté aux nouvelles réalités, tout en étant plus souple et en

permettant de pouvoir réaliser des projets de développement urbain de façon efficace.

Dans ce contexte, les urbanistes d'aujourd'hui ne doivent donc pas se cantonner dans un rôle d'observateurs, mais être à l'avant-scène de ces mutations. Rappelons-nous que l'urbaniste, par son travail collégial et son rôle conseil auprès de décideurs publics ou privés ou auprès des citoyens ou de groupes et d'associations, est compétent pour planifier le territoire en fonction de ces mutations. Par ailleurs, ce rôle de planificateur ne peut s'exercer qu'à la suite d'une analyse rigoureuse de l'espace et des dynamiques socioéconomiques qui en modulent l'occupation du territoire.

Compte tenu de l'importance des mutations que connaissent les villes et territoires du Québec, l'Ordre des urbanistes a décidé que son congrès de l'année 2011 porterait sur ce thème. Le choix de la ville de Laval pour la tenue du congrès est aussi particulièrement approprié, car il s'agit en fait d'un territoire qui constitue une véritable vitrine des mutations que connaît le Québec présentement.

Au nombre des thématiques abordées lors du Congrès, citons les mutations qui

affectent la démographie, les activités commerciales, le développement durable et la réglementation, autant de sujets à propos desquels les urbanistes ont non seulement un mot à dire, mais ont un rôle primordial à jouer.

L'invitation qui est lancée aux urbanistes et autres participants vise à faciliter le partage des expériences et à les sensibiliser face aux défis de ce monde en perpétuelle mutation. Quant aux lecteurs du présent numéro d'*Urbanité*, presque entièrement consacré au thème du congrès, je leur souhaite de faire des découvertes intéressantes pour les alimenter dans leurs réflexions et les guider dans leurs actions.

Enfin, je tiens aussi à remercier les autorités de la Ville de Laval qui ont accueilli avec enthousiasme l'idée de tenir le congrès chez-eux et qui ont offert leur soutien tout au long de sa préparation. Je transmets aussi mes plus sincères félicitations au comité organisateur du congrès qui est à pied d'œuvre depuis mars 2010.

Bon congrès 2011 et bonne lecture. ■

*Le président,  
Robert Chicoine, urbaniste*

## Projet-pilote de covoiturage en véhicule électrique à Laval

En juin dernier, le gouvernement du Québec, la Ville de Laval, la Société de transport de Laval (STL), l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et GM Canada ont lancé une nouvelle formule de covoiturage qui offre la possibilité d'utiliser des voitures électriques pour se déplacer vers les stationnements incitatifs de l'AMT, aux stations de métro Cartier et Montmorency ainsi qu'à la gare Sainte-Dorothée.

Le projet-pilote constitue une des premières mesures du Plan de mobilité durable de Laval à être mise en place. La STL est la première société de transport québécoise à lancer un parc réservé au covoiturage et la première en Amérique du Nord à le faire avec des véhicules électriques.

Dès cet automne, dix équipages de quatre personnes voyageront à bord de voitures électriques Chevrolet Volt, entre leur domicile et un stationnement incitatif, où ils auront une place réservée. Cette formule permettra des déplacements entièrement mus par électricité, soit avec la voiture électrique, et par la suite avec le métro ou le train de banlieue Deux-Montagnes.

Les équipages de ce projet-pilote, recrutés par la STL, seront constitués de personnes qui habitent le même quartier et qui se déplacent aux mêmes heures entre leur résidence et l'un des stationnements incitatifs. Des bornes de recharge de 240 V seront installées dans les trois stationnements pour faciliter les recharges.

Les véhicules sont achetés par l'Agence métropolitaine de transport et ne sont pas la propriété des covoitureurs. Ceux-ci devront payer 29 \$ par mois, ce qui permettra d'absorber une part des coûts de fonctionnement du projet.

Les voitures électriques seront équipées d'un GPS. Les participants pourront ainsi savoir quand la voiture approche. Le covoitureur pourra même recevoir une alerte sur son téléphone ou son ordinateur qui l'avertira quand la voiture sera tout près de sa maison.

Si ce projet-pilote s'avère concluant, la STL pourrait se doter d'un parc de covoiturage qui pourrait atteindre 300 véhicules. ■ **SV**

## Un projet de cohabitat à Québec

Le premier projet de cohabitat au Québec devrait voir le jour dans la ville de Québec en 2012. Créée au Danemark il y a 50 ans, la formule de la cohabitation est sensiblement la même partout dans le monde. Les membres du groupe acquièrent un terrain sur lequel ils font construire des résidences avec, au centre, une maison commune où ils se partagent cuisine, salle à manger, chambres d'amis, buanderie, salles de jeux pour les enfants, atelier, etc.

Pour les responsables du projet de cohabitat de Québec, le « cohabitat » (*cobousing* en anglais) est une petite communauté à l'échelle humaine où les générations se côtoient et où chaque ménage est propriétaire de son unité d'habitation. Parce que les futurs propriétaires sont impliqués dès la conception, ils deviendront progressivement de bons voisins partageant certains biens et espaces communs. Ainsi, il s'agit de construire un milieu de vie à l'échelle humaine où quelques dizaines d'unités d'habitation privées et communautaires (condos, maisons de ville et grande maison commune) sont aménagés au cœur d'un parc et permettent au voisinage de se retrouver et socialiser de façon spontanée et sécuritaire ».<sup>1</sup>

En matière de propriété, quelques cohabitats aux États-Unis et au Canada sont structurés en coopératives d'habitation, alors que la plupart sont structurés légalement comme des condominiums. Dans le modèle de développement en « lot », les membres possèdent conjointement la propriété commune et les équipements. Chaque ménage est toutefois propriétaire unique du lieu sur lequel il construit sa propre maison.

Quant au projet de quarante logements du Cohabitat de Québec, il sera construit dans le quartier Saint-Sacrement, non loin de l'Université Laval. Le coût total du projet s'élève à 10,2 millions, dont 700 000 \$ seront investis dans la maison commune, une somme équivalant à la marge de profit que se dégagerait le promoteur. Le groupe de propriétaires compte des personnes seules, avec ou sans enfants, des jeunes et des retraités. Certains ont acheté de petits appartements de trois pièces à 200 000 \$; d'autres, des maisons de ville à quatre chambres d'une valeur de 335 000 \$. ■ **SV**



## Bande riveraine

# Les municipalités ont le droit d'imposer une remise en état de la berge

Dans un jugement rendu le 20 juin dernier, la Cour d'appel du Québec confirme que les municipalités ont le droit d'imposer aux propriétaires la remise en état d'une portion de la berge.<sup>1</sup>



Exemple courant de bande riveraine artificialisée autour des plans d'eau du Québec.

BERGÉ VAUGÉOIS

La Cour d'appel confirme donc un jugement rendu par la Cour supérieure en avril 2010 qui donnait raison à la Ville de Québec contre un groupe de résidents du lac Saint-Charles. La Ville s'approvisionne dans ce cours d'eau qui a connu depuis 2006 plusieurs épisodes de cyanobactéries. Pour améliorer la qualité de l'eau, la Ville adoptait le 3 juin 2008 un règlement imposant la restauration des berges du lac sur une largeur allant de 10 à 30 mètres pour le protéger contre le ruissellement des eaux de pluie.

Les riverains du lac Saint-Charles ont soutenu que l'obligation de remettre en état leur bande riveraine en face de leur chalet ou maison leur ferait perdre l'usage traditionnel de leur propriété et que le règlement était l'équivalent d'une confiscation de leur bien-fonds ou encore d'une expropriation déguisée sans compensation. Ils prétendaient aussi que la Ville n'avait pas le droit d'adopter un règlement leur imposant de pareilles contraintes à leur droit de propriété.

Pour la cour d'appel, les riverains ne perdent ni leur droit de propriété, ni l'usage exclusif de leur bande riveraine, même s'il est vrai que cet usage est restreint par la nécessité d'y laisser la nature se réimplanter avec une végétation complète. Quant aux villes, depuis l'adoption de la Loi sur les compétences municipales, elles ont le droit d'exercer « efficacement la plénitude » de cette nouvelle compétence en environnement. La Charte de Québec accorde à cette ville par son article 147 le pouvoir de protéger ses sources d'approvisionnement en eau même sur le territoire d'une de ses voisines, ce qu'elle a fait sans exproprier quiconque, tranche le tribunal.

Enfin, le tribunal réfute aussi l'argument des requérants qui prétendaient ne plus avoir droit à une « fenêtre sur le lac ». Pour les juges, cela s'avère faux, car la réglementation donne la possibilité d'avoir une fenêtre de 10 mètres et des accès au lac sur au moins 4 mètres. ■ **SV**

1 <http://www.jugements.qc.ca/php/decision.php?liste=54308625&doc=F49DD35C8151AC99B7E20F8ACB0C6DEE4F393829707F1032CCD8BA66C50AA66F&page=1>

## Mobilisation pour limiter les excès de l'affichage publicitaire au Québec

Plus d'une quinzaine d'organismes municipaux, touristiques, du secteur privé et de professionnels ont uni leurs efforts pour annoncer le lancement, le 31 mai dernier, de l'Alliance pour la valorisation des paysages du Québec<sup>2</sup>. Cette nouvelle alliance vise à limiter les excès de l'affichage publicitaire à travers la province.

Les objectifs de l'alliance sont les suivants : réduire, dans tout le Québec, la pollution visuelle liée à la prolifération de l'affichage et faire contrepois au lobby du Regroupement de l'industrie de l'affichage extérieur du Québec. Son but est de sensibiliser les citoyens, les entreprises et les municipalités du Québec aux conséquences de l'excès des structures extérieures d'affichage, tant en milieu urbain que rural. Cette alliance est une initiative de l'organisme Paysages estriens, qui a pour mission de sensibiliser les intervenants estriens à la mise en valeur du patrimoine paysager.

Au cours des prochains mois, l'Alliance participera aux discussions entourant la révision des lois concernant l'affichage au Québec et



Exemple courant d'excès dans l'affichage publicitaire au Québec.

ALLIANCE POUR LA VALORISATION DES PAYSAGES DU QUÉBEC

sensibilisera les élus municipaux au rôle déterminant qu'ils peuvent jouer dans le contrôle de l'affichage le long du réseau routier et sur les édifices.

L'Alliance pour la valorisation des paysages du Québec est un regroupement composé notamment des organismes suivants : Association des architectes paysagistes du Québec, Ruralys, Tourisme Cantons-de-l'Est, Héritage Montréal, Paysages estriens, MRC du Granit, MRC Memphrémagog, Arrondissement du Plateau Mont-Royal, Ville d'Hudson, Ville de Westmount, Corporation des officiers municipaux en bâtiment et en environnement du Québec. ■ **SV**

2 <http://www.paysagesduquebec.org/>



Mutations

# Les pratiques d'urbanisme et d'aménagement évoluent rapidement

Les villes et les territoires évoluent constamment et connaissent depuis toujours différentes sortes de mutations, qu'elles soient reliées à des guerres, des traités, des famines, des cataclysmes naturels, des changements socio-économiques et technologiques, etc. Avec le 21<sup>e</sup> siècle, les effets de ces mutations s'accélèrent. Crises économiques et financières, mondialisation, changements climatiques, préoccupations environnementales grandissantes de la population, vieillissement démographique sur fond d'immigration accrue et de diversité culturelle, tout cela change totalement la donne du milieu de l'urbanisme et de l'aménagement.

À cet effet, l'observateur attentif aura noté que dans les dernières années un très grand nombre de résidences pour aînés ont été construites, dont plusieurs en hauteur, de sorte qu'elles marquent maintenant fortement les paysages de certaines villes du Québec. Les changements dans la composition des ménages et la modification de leurs besoins en logement ont aussi conduit à une densification du territoire. À Laval, au cours des dix dernières années, la proportion de nouvelles habitations unifamiliales est passée de 80 % à 37 %, alors que les logements en structures bi, tri et multifamiliales ont bondi de 20 % à plus de 63 % du stock de nouveaux logements construits. On observe aussi partout au Québec une évolution rapide des superficies et du nombre de commerces. Après les centres commerciaux traditionnels, les villages de marques (factoreries), les centres-villes revitalisés par une approche de mixité des usages, les parcs de grandes surfaces et les centres « Style de Vie », voilà que des centres commerciaux de type « Mills » devraient bientôt apparaître. Les préoccupations accrues de la population en matière d'environnement et de qualité de vie se traduisent par une utilisation accrue du transport collectif et des transports actifs. Dans

certaines villes et certains arrondissements, on travaille expressément à imposer des contraintes à la circulation automobile en milieu urbain. Les projets de développement sont aussi plus contestés que jamais. La traditionnelle pelouse en front des résidences laisse même de plus en plus place à des aménagements paysagers où le gazon est quelquefois remplacé par un potager.

Tous ces changements obligent une accélération de la révision des pratiques de l'urbanisme et de l'aménagement. Les articles du présent dossier témoignent fort éloquemment de l'état actuel de l'urbanisme et de l'aménagement pour le territoire de ville de Laval dans un premier temps, et dans les quatre domaines particuliers suivants : démographie, commerce de détail, développement durable et réglementation. Enfin, un texte sur les savoirs et les aptitudes susceptibles de constituer des outils d'avenir pour les urbanistes amènera les lecteurs à réfléchir aux besoins de formation des urbanistes.

Bonne lecture ■

*Serge Vaugeois, urbaniste et Paul Arsenault, urbaniste, pour le comité éditorial*



« ÉvoluCité »

# Une nouvelle étape de développement pour Laval

Entrevue avec le maire de Ville de Laval, monsieur Gilles Vaillancourt

Questions de François Goulet, urbaniste

**Monsieur le maire, vous avez vu grandir Laval. Selon vous, quelles sont les mutations les plus marquantes que vous avez observées au cours de ces années?**

Une ville est en constante évolution. Certaines mutations sont plus rapides, d'autres plus perceptibles, mais toutes font partie de ce qui définit un territoire, de ce qui influence la qualité du milieu de vie des citoyens.

La fusion des 14 municipalités, en 1965, a obligé les élus et l'administration municipale à développer une vision commune du territoire de Laval, à élargir les anciennes frontières municipales et à prévoir les grands axes de développement de la nouvelle ville. C'était un grand défi du moment de faire de Laval une ville unifiée.

À l'époque, comme la plupart des grandes villes d'ailleurs, Laval s'est développée sur un modèle traditionnel qui reposait, entre autres, sur la place qu'on accordait à la maison unifamiliale et à l'automobile. On a développé des routes, des autoroutes et des quartiers résidentiels pour répondre à la demande de la population lavalloise.

Cette population s'est grandement accrue au cours des dernières années, nous obligeant à revoir nos façons de faire et à considérer les enjeux relatifs au vieillissement de la population, aux besoins de la population active grandissante et aux problèmes environnementaux. D'une municipalité de banlieue, Laval est devenue au fil des ans une ville d'importance - la troisième au Québec - et offre à ce titre un ensemble de services destinés à une population diversifiée et active. La mise en service de trois stations de métro en 2007 est venue confirmer ce statut, de même que la création de son centre-ville qui se développe à un rythme croissant.



Monsieur Gilles Vaillancourt, maire de ville de Laval.

compacts, orientés vers les déplacements actifs et le transport en commun, à l'image des transit oriented development (TOD) développés ailleurs dans le monde.

Enfin, tout en poursuivant son développement, Laval continue à s'occuper des enjeux environnementaux, notamment en ce qui concerne la problématique des gaz à effet de serre qui dépassent largement les frontières de notre territoire. D'ailleurs, nous nous sommes engagés, dans le cadre de notre Plan de mobilité durable, à réduire de 50 % l'émission des gaz à effet de serre produits par le déplacement des personnes et des marchandises sur notre territoire d'ici 2031. Nous allons également poursuivre notre programme d'acquisition des grands espaces verts, permettant ainsi d'assurer la pérennité de nos milieux sensibles.

Nous avons aussi imposé aux promoteurs immobiliers résidentiels et commerciaux de compenser par des crédits de carbone toute disparition de milieu naturel. Il s'agit d'une première québécoise, voire canadienne, et une mesure avant-gardiste à l'échelle planétaire.

**Vous avez dévoilé à la fin du mois de mai une politique de l'urbanisme durable qui s'inscrit dans une démarche plus large que vous avez baptisée « EvoluCité ». De quoi s'agit-il?**

Depuis plusieurs années, les modèles traditionnels de développement sont remis en question. Nous avons déjà amorcé une réflexion et l'arrivée du métro à Laval est venue nous confirmer que nous devons passer à une nouvelle étape de notre développement, à la nécessité de réévaluer notre façon de développer notre territoire. De cette réflexion est née «ÉvoluCité».



Cette vision, intégrée à notre Politique de l'urbanisme durable, vise à orienter le développement du territoire lavallois vers un meilleur équilibre urbain et une mobilité active. Nous avons adopté une série d'orientations basées sur les principes d'urbanisme durable, lesquels sont influencés par les grandes tendances mondiales que sont le Nouvel urbanisme, le « développement intelligent » (Smart growth) et les TOD, soit les développements axés vers le transport en commun. Enfin, nous avons également adopté une série d'engagements pour assurer la mise en œuvre de la vision ÉvoluCité.

Avec ÉvoluCité, Laval entreprend une démarche de développement durable qui lui sera propre, respectueuse de l'environnement, qui favorisera la densification urbaine, la mobilité active, la vie de quartier, le commerce de proximité et une moins grande dépendance à l'automobile.

Nous axerons nos premiers efforts vers les secteurs au cœur de la ville, notamment l'Espace Concorde, l'Espace Montmorency et le Quartier de l'Agora. Pour ces secteurs, nos services municipaux vont en préciser la planification de même que les paramètres de mise en œuvre des concepts d'aménagement.

Parallèlement, nos professionnels développent des concepts d'aménagement pour les

secteurs des gares Sainte-Rose et Vimont ainsi qu'autour de la station de métro Cartier.

**À la lecture de votre Politique de l'urbanisme durable et des fiches qui l'accompagnent, on pourrait croire qu'elle s'appliquera uniquement au secteur central de la ville de Laval. Est-ce bien le cas?**

Cette politique vise l'ensemble du territoire. Les concepts d'aménagement de l'Espace de la Concorde, de l'Espace Montmorency et du Quartier de l'Agora démontrent bien les principes que nous voulons mettre en place. Ils concernent la densité, la mixité, la qualité du cadre bâti et la protection de l'environnement. Ils s'appliqueront évidemment à la planification et l'aménagement dans les secteurs ciblés.

En fait, ce que nous voulons mettre en place, c'est aménager une ville où chaque citoyen minimise ses déplacements en automobile, augmente ses déplacements actifs et évolue dans un environnement qui tient compte de ses différents besoins, et ce, à proximité de son lieu de résidence. Ce sont des principes parmi les plus importants de notre Politique de l'urbanisme durable et de notre Plan de mobilité durable.



Votre groupe fait de vous quelqu'un de privilégié



POUR VOTRE ASSURANCE HABITATION, PROFITEZ DE TARIFS PRÉFÉRENTIELS ET D'UNE VALEUR SÛRE À TOUS POINTS DE VUE

Grâce au partenariat entre l'Ordre des Urbanistes du Québec et La Personnelle, optez pour une assurance habitation « tous risques » complète que vous pouvez personnaliser.



**Demandez une soumission et découvrez combien vous pourriez économiser.**

**1 888 GROUPES**  
( 1 888 476-8737 )

[lapersonnelle.com/ouq](http://lapersonnelle.com/ouq)



Ordre  
des Urbanistes  
du Québec



**laPersonnelle**<sup>MD</sup>

Assurance de groupe auto et habitation

<sup>MD</sup> Marque déposée de La Personnelle, compagnie d'assurances.



Ainsi, dans une approche globale de la mobilité, nous voulons mettre en place des environnements multifonctionnels qui sont près, non seulement du travail, mais aussi des lieux de résidence, de consommation, de récréation, de culture et d'échanges.

Vous assisterez donc à un changement de cap important dans le développement de Laval. L'épine dorsale n'en sera plus uniquement son réseau routier, mais plutôt ses grands équipements et axes majeurs de transport collectif. On pense bien sûr aux stations de métro actuelles et futures ainsi qu'aux gares de trains de banlieue, mais aussi aux corridors de bus à haut niveau de service et au réseau étendu de voies réservées que la Société de transport de Laval (STL) compte implanter.

Autour des stations de métro et des gares, dans un rayon approximatif d'un kilomètre, et le long des corridors majeurs de transport en commun, nous favoriserons la mise en place des TOD. Ces développements plus densément peuplés permettront à un plus grand nombre de citoyens d'avoir accès au métro ou à la gare à une distance de marche raisonnable ou par un réseau d'autobus avec voie réservée.

Cette densification se traduira par la création ou la consolidation de pôles de quartier. Ces pôles seront principalement aménagés de façon à favoriser les déplacements actifs. Ces pôles sont déjà présents sur le territoire. On y trouve souvent un petit centre commercial de quartier avec un marché d'alimentation, des endroits qui ont remplacé le perron de l'église comme lieu de rassemblement.

Dans l'atteinte des principes ÉvoluCité, ces pôles seront développés de façon à recréer en quelque sorte les noyaux de village d'autrefois, un milieu plus dense, plus compact, plus mixte, avec une concentration de lieux d'activités et des aménagements à l'échelle humaine. Les bâtiments présenteront une architecture soignée, en interaction avec les piétons et le choix du mobilier urbain visera le confort de tous.

**La densification est la grande tendance en matière d'aménagement et de développement durable. C'est un des objectifs au cœur du Plan métropolitain**



### d'aménagement et de développement (PMAD). Comment Laval réagit-elle à ce plan ?

Depuis plusieurs années déjà et avec un essor marqué depuis la venue du métro, le territoire de Laval se transforme. Les bâtiments en hauteur sont maintenant plus visibles à certains endroits dans le paysage lavallois, en évolution avec le modèle traditionnel de banlieue auquel nous sommes habitués. De nouveaux promoteurs sont maintenant intéressés à développer des projets de haute densité sur notre territoire. Cet intérêt démontre bien le caractère attractif et le dynamisme de Laval.

Nous avons participé à l'élaboration du PMAD. Il n'est donc pas étonnant que l'on retrouve, au cœur de la démarche ÉvoluCité, des objectifs visant le développement de secteurs plus denses, plus compacts, autour des stations de métro, des gares ainsi que le long des corridors majeurs de transport en commun. Ce modèle de développement est en parfait accord avec cet objectif du PMAD.

### Comment entendez-vous coordonner la mise en œuvre de la démarche ÉvoluCité?

Dès janvier 2011, nous avons créé un Comité de l'urbanisme durable. Ce comité, qui regroupe des représentants de plusieurs services municipaux, a pour principales fonctions d'analyser les documents de planification afin qu'ils respectent la vision ÉvoluCité, de recommander les actions prioritaires à prendre dans les domaines concernés par l'urbanisme durable, particulièrement celles des secteurs jugés prioritaires et finalement de recommander toute étude ou intervention pouvant contribuer à la promotion de la démarche ÉvoluCité.

Nous allons évidemment être proactifs dans la mise en œuvre de la démarche ÉvoluCité afin de démontrer concrètement notre volonté de mettre en place des aménagements dont nous serons fiers. Déjà, nos professionnels travaillent sur plusieurs projets qui seront divulgués le moment venu.



VILLE DE LAVAL

### La politique d'urbanisme durable de Laval s'appuie sur la réalisation de cinq hypothétiques stations de métro. Cela ne risque-t-il pas de retarder la mise en œuvre d'ÉvoluCité?

ÉvoluCité, c'est beaucoup plus que la planification de cinq nouvelles stations de métro. C'est une nouvelle façon de voir le développement du territoire dans une approche d'urbanisme durable.

Il y a déjà beaucoup de travail à faire autour de nos stations de métro existantes. Nous avons élaboré des programmes particuliers d'urbanisme (PPU) pour les stations de métro Cartier et Concorde. Notre service d'urbanisme travaille sur d'autres dossiers de planification dans le cadre de la démarche ÉvoluCité. Dès maintenant, nous passons à la mise en œuvre de ces planifications.

Nous sommes convaincus que le gouvernement du Québec a accueilli avec beaucoup d'intérêt l'adoption de notre Poli-

que de l'urbanisme durable. L'annonce de la venue de cinq nouvelles stations de métro pour Laval et le prolongement du réseau à Montréal et à Longueuil doivent constituer une priorité pour le gouvernement du Québec. Les coûts reliés à la congestion sur nos routes sont rendus trop importants pour ne plus s'en préoccuper. Nous sommes d'avis que la population est prête à prendre le virage du transport en commun, mais pour ce faire, il faut lui proposer un service plus efficace.

Les délais quant à la construction des nouvelles stations de métro nous donneront l'opportunité de planifier de façon particulière l'aménagement des secteurs limitrophes. Comme vous pouvez le constater, ce n'est pas le travail qui manquera au cours des prochaines années. La mise en œuvre de la démarche ÉvoluCité ne sera donc pas retardée.

### Quelles sont les réalisations dont vous êtes le plus fier en matière d'aménagement et d'urbanisme ?

Je suis évidemment très fier du développement d'ensemble de Laval. Il serait facile de dire que l'arrivée du métro et la construction du pont de l'autoroute 25 constituent de grandes réalisations, compte tenu du fait que nous les avons obtenues après avoir persévéré durant de longues années.

Ma plus grande fierté, c'est lorsque je vois Laval qui évolue de façon très mature, avec des quartiers où il fait bon vivre, avec notre patrimoine naturel et bâti qui est bien protégé et un véritable centre-ville qui se matérialise peu à peu.

La démarche ÉvoluCité constitue une grande fierté pour moi. D'une part, elle démontre bien que Laval est arrivée à un stade de maturité qui lui permet de jeter fièrement un regard vers son passé, de réaliser ses bons coups et d'avoir une vision positive de l'avenir. D'autre part, avec la venue du métro, nous sommes entrés dans le cercle des grandes villes modernes et avec ÉvoluCité, nous prenons les moyens pour construire une belle et grande ville qui fera la fierté de tous les Lavallois.

### L'ouverture du pont de la 25 est un événement structurant à bien des égards, avec des impacts sur le développement dans l'est de

### l'île de Laval. Comment Laval envisage-t-elle de concilier les défis du développement dans ce secteur et ceux de la préservation des milieux agricoles et humides?

D'entrée de jeu, il est important de mentionner que le développement dans l'est portera sur des terres situées à l'extérieur de la zone agricole permanente. Ces terres sont zonées blanches depuis plus de vingt ans. Notre service de l'urbanisme a planifié pour ce secteur un concept d'aménagement qui prend déjà en considération les principes d'urbanisme durable.

En effet, le principal boulevard, celui des Vignobles, a été positionné de façon à faciliter un accès rapide au transport en commun à l'ensemble des citoyens. Le long de cette collectrice et en bordure du nouveau pont, la densité résidentielle sera plus importante afin de rapprocher la population des infrastructures de transport et du réseau de transport collectif. Je me permets de souligner qu'une ligne d'autobus dotée d'un réseau wi-fi reliera directement ce secteur à la station de métro Radisson, à Montréal.

Nous développerons un réseau de parcs et espaces verts qui prévoit qu'au moins un espace de verdure sera localisé à moins de dix minutes de marche de toute résidence. On y trouvera des parcs sportifs ainsi que des parcs nature, ces derniers visant souvent la protection d'espaces plus sensibles, notamment les milieux humides ou des espaces en rive.

Des espaces commerciaux de différentes superficies, visant généralement des clientèles différentes, seront positionnés de façon à encourager les déplacements actifs.

Enfin, notre service de l'urbanisme étudie actuellement la possibilité que le développement de ce secteur puisse éventuellement faire l'objet d'une certification «verte». Comme vous pouvez le constater, le développement de ce secteur a fait l'objet d'une planification prenant rigoureusement en compte les principes de l'urbanisme durable. La zone agricole continuera d'être préservée et les milieux humides d'intérêt seront conservés et intégrés au développement.

# Laval en mutation

Sylvain Dubois, urbaniste

Depuis plusieurs années, Laval est en changement. Elle se consolide, se définit et se positionne comme une ville à part entière. Riche de ses milieux diversifiés (agricole, résidentiel, commercial, industriel), de ses parcs et espaces naturels, Laval se dévoile toujours comme une ville en constante évolution.

Depuis la fusion en 1965 jusqu'en 1990, la Ville a connu un développement urbain sans précédent. Ces années ont vu naître la majeure partie des quartiers actuels avec, bien sûr comme modèle, la vision dominante de l'époque : la résidence unifamiliale.

Les années 1990 à 2004 ont été des années de consolidation au cours desquelles les grands axes routiers ont été complétés et les secteurs interstitiels aménagés. Cette période voit apparaître plus fréquemment de nouveaux cadres d'habitat, plus denses et parfois spécialisés (tours d'habitation et résidences pour personnes âgées).

Depuis 2004, nous assistons à un repositionnement de cette Ville en ce qui a trait à l'aménagement urbain. Le contexte du développement se modifie. Les préoccupations environnementales (protection des milieux humides), les coûts des services municipaux et la volonté de diversifier l'offre résidentielle se traduisent par des modifications réglementaires (zonage) autorisant une forme urbaine plus dense.

Sans surprise, nous constatons au cours de la dernière décennie que la proportion d'habitations unifamiliales construites est passée de 80 % à 37 %. En corollaire, les logements en structures bi, tri et multifamiliales ont, quant à eux, bondi de 20 % à plus de 63 % du stock de logements construits. Cette statistique illustre bien le mouvement de transformation amorcé à Laval.

## Le métro

La mise en service de trois premières stations du métro à Laval, en 2007, a accéléré la réflexion sur la planification particulière associée à ces secteurs. Reconnaissant que le métro à lui seul n'est pas une condition suffisante pour assurer un développement adéquat de ces sites, la Ville a adopté, dès novembre 2007, deux programmes particuliers d'urbanisme (PPU). Ces programmes annoncent sa vision d'aménagement et de développement pour les secteurs des stations de métro Cartier et de la Concorde. Ils ont été combinés à des programmes incitatifs de



Le campus de l'Université de Montréal et de la place du Carillon sur le boulevard de l'Avenir sont les points de départ de la réalisation de ce concept. (Perspective Université de Montréal)

*« Depuis 2004, nous assistons à un repositionnement de cette Ville en ce qui a trait à l'aménagement urbain. »*

relocalisation d'entreprises industrielles et d'aide à l'acquisition de logements. Ces PPU portent déjà leurs fruits : près de 900 logements ont été construits pour une valeur d'environ 105 M\$; des investissements commerciaux de 33 M\$ et publics de 45 M\$ ont été réalisés à l'intérieur d'un périmètre d'un kilomètre des trois stations de métro.

Forte de ces expériences, la Ville a adopté, en 2008, le Programme particulier d'urbanisme (PPU) du corridor d'accès au métro Cartier. Ce dernier touche un territoire plus vaste et pose un défi encore plus grand, puisqu'il est déjà occupé dans sa quasi-totalité. La vision du redéveloppement s'impose ici et chaque action, même marginale, comme l'obligation de Programme d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) pour une modification d'une

enseigne, est un pas vers l'amélioration du cadre bâti.

Ces actions demeurent toutefois ponctuelles; et, malgré les succès relatifs de certaines d'entre elles, force est de constater la nécessité de développer une vision et une mise en œuvre intégrées des divers actions et programmes.

## Le virage

Face à ce constat et devant la croissance démographique prévue, soit une augmentation de plus de 80 000 personnes sur le territoire d'ici 2031 (selon l'Institut de la Statistique du Québec), et le besoin de rationaliser la forme du développement historiquement connue à Laval, nous avons imaginé une nouvelle stratégie du développement pour la Ville. S'inspirant des théories telles que le Nouvel Urbanisme,



la croissance intelligente (Smart Growth) et les TOD (*Transit Oriented Development*), Laval a proposé une politique d'urbanisme durable pour son territoire.

Ses principales orientations sont de :

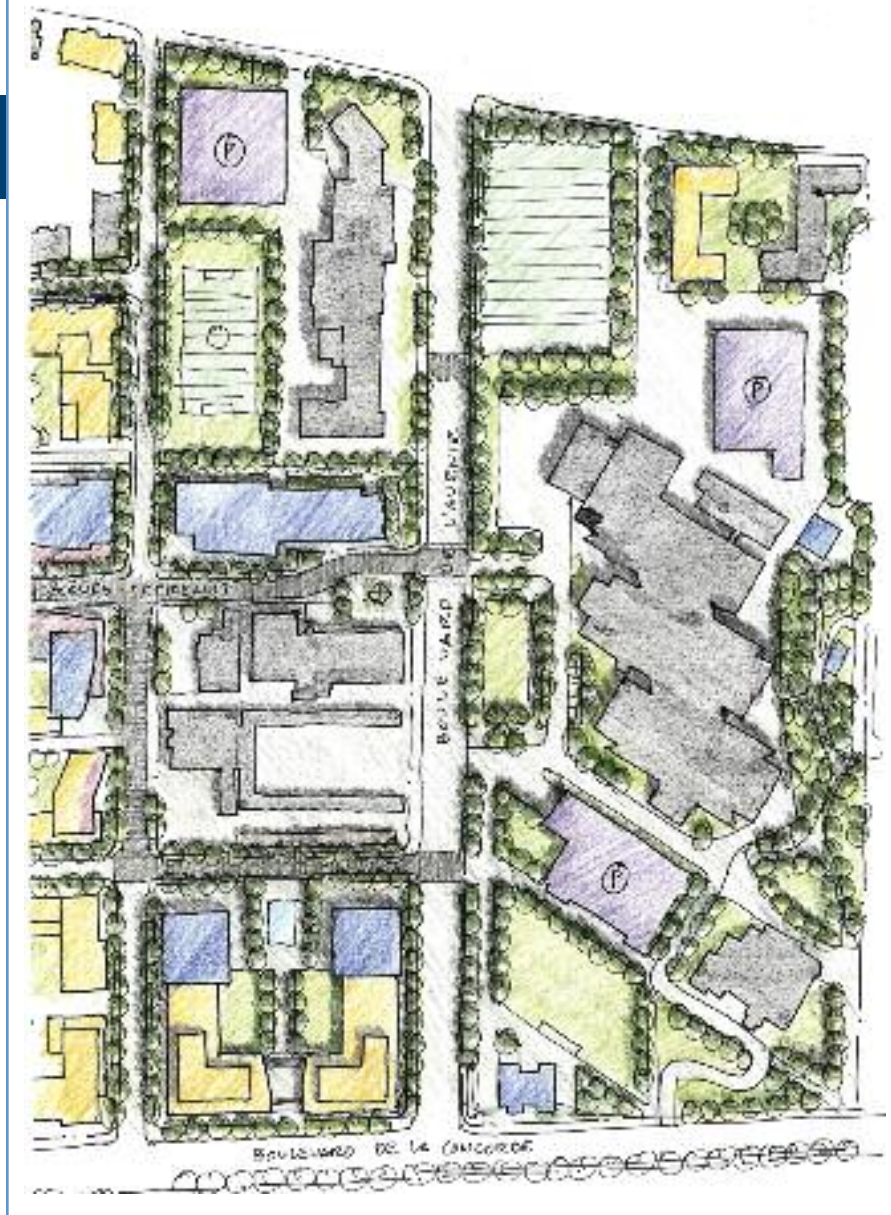
- Favoriser le transport en commun et les déplacements actifs;
- Optimiser la densité du cadre bâti et l'utilisation du territoire;
- Privilégier la mixité des fonctions urbaines;
- Protéger et mettre en valeur l'environnement naturel et la zone agricole;
- Assurer la qualité du cadre bâti et du design urbain;
- Prévoir des aménagements respectueux de l'identité du milieu.

Consciente de l'impact tangible à venir sur son territoire, la Ville de Laval s'engage alors dans une stratégie de planification détaillée de ses secteurs sensibles et à haut potentiel de mobilité active, et où le transport en commun est plus susceptible de devenir un mode important de déplacement.

Cette planification détaillée vise à doter Laval de secteurs édifiés selon les principes précédemment établis. Par exemple, pour le secteur du métro Montmorency (l'Espace Montmorency), il est proposé de créer le Square du collège, de consolider les espaces de stationnement, de mettre en lien des espaces verts pour créer un véritable campus, d'aménager une place événementielle et corporative et, enfin, de rendre la rue Jacques Tétrault piétonne. Ces aménagements ont pour but d'offrir à la population une rue piétonne à l'ambiance urbaine et animée, conçue avec du mobilier urbain propice à la détente et aux échanges, de créer des liens directs entre les commerces et la rue, de promouvoir l'art public sur les sites extérieurs d'expositions temporaires et d'aménager des intersections sécuritaires et adaptées aux piétons et aux cyclistes.

En plus d'une vision claire pour ces secteurs spécifiques, Laval se dote d'un plan de mise en œuvre et d'une structure de suivi des actions. Ainsi, un Comité de l'urbanisme durable a été constitué en janvier 2011. Ce comité, qui regroupe des représentants de plusieurs services municipaux, a comme principales fonctions :

- D'analyser les documents de planification à venir, afin qu'ils respectent la vision



Planification détaillée du secteur du métro Montmorency

ÉvoluCité de la Ville. Pour les documents déjà en vigueur, le Comité s'assure que la mise en œuvre est cohérente et respectueuse de l'urbanisme durable.

Trois domaines sont particulièrement visés :

- L'environnement;
- Le transport;
- L'aménagement;
- De recommander aux décideurs les actions prioritaires à prendre dans les domaines concernés par l'urbanisme durable, particulièrement celles des secteurs jugés prioritaires;
- De recommander aux décideurs toute étude ou intervention pouvant contribuer à la promotion de la démarche ÉvoluCité.

Déjà, diverses actions sont entreprises pour concrétiser cette vision et ces nouvelles

orientations : adoption du PPU Chomedey (juin 2011), dévoilement du Plan de mobilité durable - document de consultation (juin 2011) et études en cours telles que le Plan de mobilité active, les plans d'aménagement intégrés, etc.

La Ville de Laval a désormais atteint ce niveau de maturité où l'ensemble des composantes sont maintenant en place pour entreprendre concrètement le virage de l'urbanisme durable et se doter ainsi d'aménagements de qualité, tant par leur conception ou leur architecture (place publique, design) que par l'effet qu'ils auront sur l'environnement (mobilité active, réduction des GES, utilisation accrue des TC). ■

*Sylvain Dubois, urbaniste, est directeur du Service de l'urbanisme de Ville de Laval.*





Pierre Giard

## Un premier plan de mobilité durable à Laval<sup>1</sup> Une ville en mouvement

Le 14 juin 2011, la Ville de Laval et la Société de transport de Laval dévoilaient leur projet de Plan de mobilité durable, intitulé *Laval 2031 - Une ville en mouvement*. Un plan inscrit dans la vision d'urbanisme durable que la Ville de Laval avait rendu publique quelques semaines plus tôt, en mai 2011. Avec ce premier Plan de mobilité durable, Laval s'est fixé un objectif ambitieux: réduire de 50 %, d'ici 2031, les gaz à effet de serre (GES) par habitant liés au transport des Lavallois.

La place importante faite à la lutte au GES dans ce plan se justifie aisément. La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a dressé en 2010 un portrait des émissions de GES sur son territoire<sup>2</sup>. Cette étude montre que le secteur du transport est responsable de 44 % du bilan des GES à l'échelle de la CMM. Si, de façon générale, la forte représentation du transport est commune dans la plupart des villes du Québec, on note néanmoins que, dans le cas de Laval, cette proportion est relativement élevée. En effet, le transport y était responsable de 57 % des émissions de GES en 2006. Il s'agit d'une forte augmentation par rapport à 1990, où la part du transport était de 44 %. C'est dire l'importance d'agir dans ce domaine pour réduire les émissions de GES.

Le Plan de mobilité durable de Laval se distingue des plans de transport traditionnels de plusieurs manières. La première distinction concerne l'objectif central du document. Contrairement à un plan de transport, le Plan de mobilité durable de Laval se préoccupe moins d'assurer la fluidité des déplacements, que de minimiser leur impact sur l'environnement.



L'urbanisme y joue également un rôle plus important : la densité et la mixité des fonctions urbaines exercent un rôle décisif dans le choix des modes de transport. Plus qu'une simple liste d'infrastructures, le Plan de mobilité durable orchestre un ensemble complexe d'interventions et d'incitatifs visant à influencer les décisions de transport des individus.

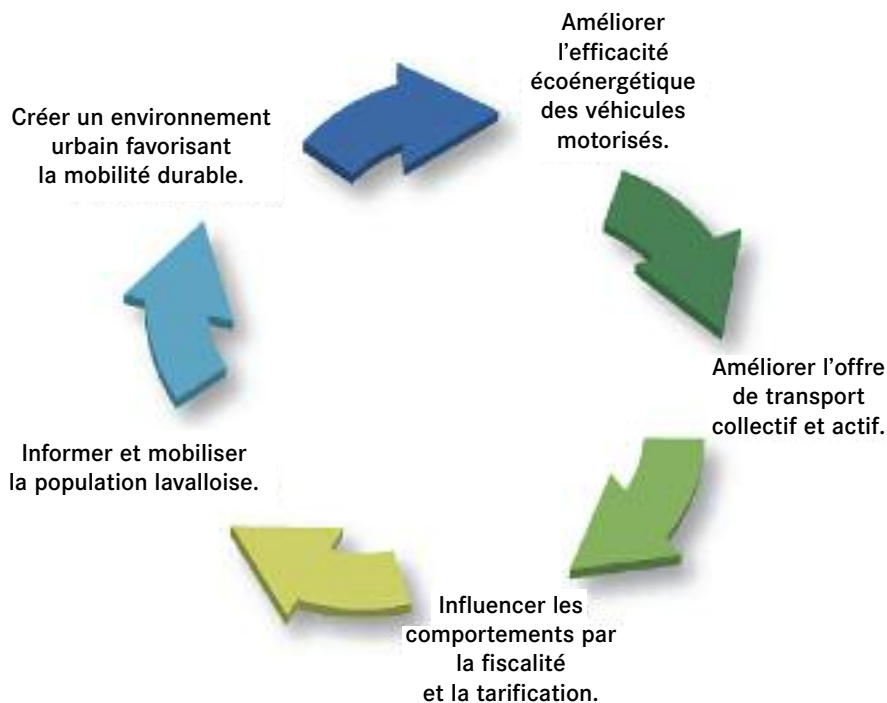
À la diversité des mesures proposées, s'ajoute la multiplicité des décideurs. Aucun intervenant ne détient à lui seul tous les moyens

nécessaires afin d'encourager une mobilité plus durable. Les responsabilités à cet égard sont partagées. Laval, pour sa part, considère qu'il est nécessaire d'adopter une approche globale face à l'enjeu des changements climatiques. Elle s'engage bien sûr à intervenir de façon résolue dans ses propres champs de compétence, mais elle ne s'arrête pas là. En effet, le Plan de mobilité durable propose une série de mesures à mettre en place, tant aux échelles métropolitaine que québécoise.

<sup>1</sup> [http://www.evolutcite.laval.ca/pdf/plan\\_mobilite\\_durable\\_2011.pdf](http://www.evolutcite.laval.ca/pdf/plan_mobilite_durable_2011.pdf)

<sup>2</sup> *Portrait des émissions de GES sur le territoire de la CMM*, Rapport final, AECOM Tecult Inc., septembre 2010.

## Plan de mobilité durable de Laval – Axes d'intervention



L'approche globale que Laval préconise s'articule autour de cinq grands axes d'intervention et se décline en 21 mesures.

### 1. Créer un environnement urbain favorisant la mobilité durable

Laval est le maître d'œuvre de l'aménagement de son territoire. C'est dans ce domaine qu'elle peut agir le plus efficacement afin de transformer de façon graduelle le visage de la ville et d'en faire un milieu moins dépendant de l'utilisation de l'automobile et plus respectueux de l'environnement.

L'aménagement du territoire fait partie intégrante du Plan de mobilité durable de Laval parce qu'à eux seuls les autres axes d'intervention ne peuvent garantir des progrès optimaux dans la lutte aux GES. C'est pourquoi il faut repenser la ville de façon à offrir des environnements plus denses et multifonctionnels, où les citoyens disposent de différentes options en matière de transport, et où la nécessité de se déplacer en voiture est réduite par la cohabitation de différentes fonctions urbaines (résidences, commerces, services, espaces à bureau, etc.), le tout caractérisé par une grande qualité des aménagements et du milieu de vie.

S'il est de notoriété publique qu'il faut mieux intégrer le transport et l'aménagement du territoire, historiquement de telles orientations visaient surtout un développe-

ment urbain plus efficace et plus économique. Aujourd'hui, le contexte du réchauffement climatique et de la lutte aux GES vient donner une nouvelle pertinence, voire une urgence, à une réflexion approfondie sur notre mode d'occupation du territoire et ses conséquences.

Cette nécessité d'agir contre le réchauffement climatique constitue une opportunité d'adopter de nouvelles pratiques d'urbanisme qui intègrent mieux les différentes activités urbaines.

### 2. Améliorer l'efficacité écoénergétique des véhicules motorisés

L'amélioration de l'efficacité écoénergétique des véhicules motorisés peut découler d'une diminution de la consommation d'essence. Mieux encore, elle peut aussi provenir du développement de véhicules utilisant d'autres sources d'énergie plus propres, dont l'électricité.

Ces domaines relèvent surtout de l'industrie et des normes pouvant être établies par les gouvernements. Toutefois, en tant que municipalité, Laval agira sur la composition de son propre parc de véhicules ainsi que sur le parc d'autobus de la STL. En outre, Laval intégrera à la planification de ses activités et de ses infrastructures certains aménagements ou services nécessaires à l'utilisation de nouveaux types de véhicules plus propres,

comme des bornes de recharge pour les voitures électriques.

### 3. Améliorer l'offre de transport collectif et actif

Le transport collectif relève de différents intervenants dans la région de Montréal. Laval est le maître d'œuvre de l'organisation de son réseau d'autobus, mais celui-ci est fortement conditionné par les interfaces qu'il doit assurer avec les réseaux de nature métropolitaine que sont le métro et le train de banlieue. Les mesures associées à cet axe d'intervention interpellent donc divers paliers décisionnels. Notamment, certaines interventions qui ne sont pas localisées sur le territoire de Laval, comme le passage du train de banlieue Blainville-Saint-Jérôme dans le tunnel sous le mont Royal, sont susceptibles de favoriser un transfert modal des Lavallois. Quant au transport actif, Laval compte aménager des environnements propices aux déplacements piétonniers, et développer un réseau cyclable plus étendu et surtout plus pratique pour effectuer des déplacements utilitaires.

### 4. Influencer les comportements par la fiscalité et la tarification

Il est primordial de compléter les différents axes d'intervention du Plan de mobilité durable par l'établissement de mesures fiscales et tarifaires susceptibles d'orienter les choix des individus en matière de transport. Certaines de ces mesures pourraient constituer des sources de financement additionnelles pour le maintien et le développement des réseaux de transport collectif. Laval croit qu'il est nécessaire d'engager un débat sur les options possibles, que ce soit avec les gouvernements ou les partenaires de la région métropolitaine.

### 5. Informer et mobiliser la population lavalloise

Même si les institutions publiques doivent exercer un leadership important dans la mise en place de la mobilité durable, celle-ci est aussi une affaire de préférences et de choix personnels. Ces préférences s'expriment dans les choix de modes de transport, les types de véhicules achetés, la localisation résidentielle et même l'acceptation de mesures pouvant contraindre la mobilité traditionnelle. Plus que les institutions publiques, ce sont les Lavallois qui doivent changer leurs habitudes. Il est nécessaire de faciliter ce changement. Des mesures d'accompagnement et de promotion de la mobilité durable sont donc prévues au Plan,



tant auprès des employeurs que de la population en général

C'est une vision d'avenir qui est présentée dans le Plan de mobilité durable de Laval, mais ce sont aussi et surtout des mesures concrètes qui montrent bien l'ampleur du défi à relever afin de changer nos comportements et plus particulièrement nos habitudes de transport. Le défi est majeur, mais comporte beaucoup plus d'opportunités que de contraintes, car des choix plus respectueux de l'environnement se conjuguent en définitive avec une meilleure qualité de vie, une plus grande inclusion sociale et des choix économiques plus rationnels.

Laval souhaite que les mesures présentées dans son Plan de mobilité durable fassent l'objet d'un débat fécond, tant au sein de la population lavalloise que dans d'autres forums où seront conviés les grands partenaires institutionnels et économiques de la Ville. Après cette période de consultation, le Plan devrait être adopté par le Conseil municipal au début de 2012. ■

*Pierre Giard occupe depuis 2004 le poste de directeur général de la Société de transport de Laval. Il a également assumé les fonctions de directeur général adjoint dans cette même entreprise de 1998 à 2003. Auparavant, il a été directeur pendant près de dix ans à la Société de transport de Montréal. Il a aussi été conseiller dans différents ministères du gouvernement du Québec, ainsi qu'urbaniste chez la firme Daniel Arbour et associés.*

## Plan de mobilité durable de Laval – Mesures de mise en œuvre

### CRÉER UN ENVIRONNEMENT URBAIN FAVORISANT LA MOBILITÉ DURABLE

1. Aménager la ville de façon à minimiser les déplacements motorisés
2. Mieux gérer l'offre de stationnement
3. Consolider et développer les pôles d'emplois à Laval
4. Adapter l'environnement urbain aux besoins d'une population vieillissante

### AMÉLIORER L'EFFICACITÉ ÉCOÉNERGÉTIQUES DES VÉHICULES MOTORISÉS

5. Appliquer les normes de consommation pour les véhicules légers et en assurer le suivi
6. Mettre en place les infrastructures requises pour l'utilisation de la voiture électrique
7. Électrifier le parc d'autobus de la STL
8. Électrifier les trains de banlieue

### AMÉLIORER L'OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF ET ACTIF

9. Poursuivre le prolongement du métro à Laval
10. Faire circuler le train de Blainville dans le tunnel sous le mont Royal
11. Développer le réseau de la STL
12. Encourager le covoiturage
13. Favoriser l'autopartage
14. Encourager le transport actif
15. Améliorer l'intermodalité

### INFLUENCER LES COMPORTEMENTS PAR LA FISCALITÉ ET LA TARIFICATION

16. Hausser la taxe sur l'essence et en verser le produit à un fonds métropolitain
17. Instaurer au Québec un crédit d'impôt pour le transport en commun
18. Arrimer l'usage de l'auto et les primes exigées par la SAAQ
19. Revoir le cadre tarifaire du transport en commun dans la région de Montréal

### INFORMER ET MOBILISER LA POPULATION LAVALLOISE

20. Élaborer des campagnes de sensibilisation et de promotion de la mobilité durable
21. Accentuer les efforts auprès des employeurs pour la mise en place de solutions de rechange à l'auto solo

## Construire sur le savoir

Massif • Résistant • Sécuritaire • Durable

Notre nom est innovation.

## Le bois lamellé-croisé : la construction réinventée

Les systèmes à panneaux de bois lamellé-croisé (CLT) offrent des performances structurales, thermiques, sismiques et acoustiques exceptionnelles. Ils rendent possibles de nouveaux concepts à plan ouvert et des chantiers plus rapides, plus propres, plus sécuritaires et moins bruyants.



Maintenant  
disponible!

Comment concevoir  
et construire avec le CLT  
[www.fpinnovations.ca](http://www.fpinnovations.ca)

FPInnovations



# Viellissement de la population

## Implications et perspectives pour l'aménagement du territoire

Paula Negron et Daniel Gill

Malgré l'existence de nombreux programmes et politiques au Québec visant à favoriser l'autonomie et la mobilité des personnes âgées, la situation de nombreux aînés demeure précaire et elle risque de s'aggraver avec le vieillissement des baby-boomers. Que ce soit sous la forme de nouveaux quartiers résidentiels plus denses ou par le réaménagement des quartiers existants, indéniablement, la planification et l'organisation des territoires ne pourront faire l'économie d'une réflexion approfondie autour des besoins spécifiques des aînés, et ce, tant en matière de logement que de transport.

À l'image de l'ensemble des pays industrialisés, le Québec connaîtra au cours des prochaines décennies de profonds changements démographiques. Conséquence d'une augmentation constante de l'espérance de vie et d'une faible fécondité qui se maintient depuis la fin des années 60, le Québec assiste au renversement de sa pyramide des âges. D'à peine 6,8 % qu'elles étaient en 1971, les personnes âgées de 65 ans et plus représenteront 25,6 % de la population québécoise en 2031, soit près de deux fois plus qu'en 2006. En fait et ceci démontre bien toute l'ampleur du phénomène, l'augmentation de la population de 65 ans et plus comptera pour 99,2 % de l'augmentation totale de la population entre 2006 et 2031.<sup>1</sup>

Cette augmentation de la population âgée couplée à la diminution de la population en âge de travailler fera passer le taux de dépendance (le rapport entre les personnes en âge de travailler et le reste de la population) de 2 pour 3 en 2006 à 1 pour 5 en 2031. Si ces changements font craindre le pire en ce qui a trait aux finances publiques, à la livraison des soins de santé et à la disponibilité d'une main-d'œuvre compétente, ils ne seront pas sans effet en ce qui a trait à l'urbanisme et à l'organisation de nos villes. Naturellement, ces changements démographiques se traduiront également par une modification importante de la structure d'âges des ménages québécois.



Les municipalités devront adapter leurs territoires pour répondre aux capacités de mobilité des aînés.

Les jeunes ménages de 15 à 29 ans verront leur nombre baisser d'un peu moins de 30 000. Les ménages familiaux, ceux dont le soutien se situe principalement entre 30 et 54 ans, verront aussi leur nombre diminuer d'environ 25 000. Les nids vides, ces ménages âgés principalement entre 55 et 64 ans, qui voient le dernier enfant quitter le nid familial, connaîtront une augmentation de 64 000 ménages. Quant aux ménages dont le soutien est âgé de 65 ans et plus, leur nombre explosera de 833 000 pour atteindre plus de 1,5 million de ménages en 2031. Pour l'ensemble du Québec, c'est plus d'un ménage sur trois (37,2 %) qui aura comme soutien un aîné. Bien que ce phénomène affectera l'ensemble du Québec, ce sera principalement la région de Montréal et sa banlieue où on retrouve de nombreux baby-boomers qui

seront les plus touchées. En effet, c'est dans la grande région de Montréal que devrait se concentrer près de la moitié (43,7 %) des ménages québécois de plus de 65 ans en 2031.

### L'adaptation des milieux de vie

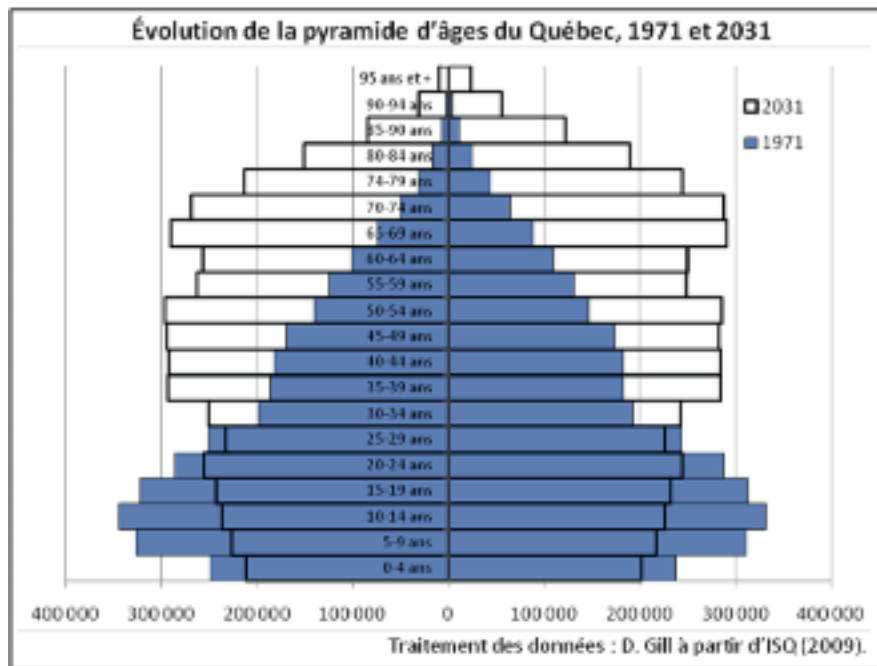
Bien qu'elle soit toujours en expansion, la banlieue semble de moins en moins adaptée aux modes de vie des ménages qui y résident<sup>2</sup>. Ce modèle qui répondait parfaitement aux besoins de la famille nucléaire devra inévitablement se modifier pour mieux répondre aux besoins d'une population vieillissante. La densification constitue une des premières manifestations de ces changements

1 Institut de la statistique du Québec (2009). *Perspectives démographiques du Québec et des régions, 2006-2056*. [En ligne] : [www.stat.gouv.qc.ca/donstat/societe/demographie/persp\\_popl/pers2006-2056/index.htm](http://www.stat.gouv.qc.ca/donstat/societe/demographie/persp_popl/pers2006-2056/index.htm). Consulté le 12 mai 2011.

2 Gill, D. (2008). « Modes de vie et modes d'habiter. La banlieue québécoise, un modèle de moins en moins adapté, mais toujours en expansion ». S. Jaumain et N. Lemarchand (dir.), *Vivre en banlieue, une comparaison France/Canada*, P.I.E. Lang, Bruxelles, pp. 53-64.

3 Séguin, A.-M. (2010). « Vieillir en milieu urbain. Les enjeux reliés à l'exclusion ». M. Charpentier, N. Guberman, V. Billette, J.-P. Lavoie, A. Grenier et I. Olazabal, *Vieillir au pluriel. Perspectives sociales*, PUQ: Montréal, 369-383 pp.





«...le Québec assiste au renversement de sa pyramide des âges. D'à peine 6,8 % qu'elles étaient en 1971, les personnes âgées de 65 ans et plus représenteront 25,6 % de la population québécoise en 2031, soit près de deux fois plus qu'en 2006.»

démographiques, et déjà de nombreuses modifications de l'espace urbain sont observables. La construction de condominiums en zone suburbaine et ciblant particulièrement les ménages sans enfants constitue le début d'une tendance qui devrait continuer encore pour de nombreuses années. Il devrait en être de même avec la construction de résidences pour personnes âgées, notamment dans les grandes villes et leur périphérie, où on assiste au développement de sous-marchés résidentiels. Or, la prolifération des complexes de logements destinés presque exclusivement aux personnes âgées ayant des revenus moyens à élevés créerait déjà une situation de ségrégation entre les aînés<sup>3</sup>. Par ailleurs, l'inclusion dans les bâtiments de nombreux équipements et services, qui traditionnellement se trouvent en dehors du lieu de résidence, contribue aussi à diminuer la participation des aînés à la vie urbaine et à créer une société ségréguée en fonction de l'âge.

Même si l'ensemble de la structure démographique du Québec subit une transformation profonde, c'est principalement du côté des personnes âgées que notre regard devra être porté et notamment, vers

leur mobilité. Aujourd'hui, la mobilité quotidienne joue un rôle majeur dans les modes de vie et les personnes âgées ne sont pas l'exception. Même si le nombre de déplacements que réalise un individu diminue avec l'âge, les aînés d'aujourd'hui se déplacent davantage que ceux des générations précédentes; et, compte tenu du fort niveau de motorisation des baby-boomers, on peut s'attendre à ce que la voiture continue à jouer un rôle majeur chez les aînés dans les années à venir<sup>4</sup>. Cette dépendance à l'automobile est d'autant plus marquée dans les milieux ruraux, où les distances à parcourir sont très importantes et dans les villes où l'offre de transport en commun demeure limitée. Il deviendra donc impérieux d'adapter nos territoires et nos services à une population en perte d'autonomie qui demeure dans un univers totalement organisé autour de l'automobile. Ceci pose à la fois la question de l'organisation des territoires existants où de nombreuses personnes voudront terminer leurs jours, mais également de la localisation des nouveaux projets résidentiels.

#### Avant tout, une question de mobilité

Viellir au sein de son quartier permet de rendre le vieillissement moins difficile, grâce notamment au maintien du réseau

social, des habitudes de vie et d'un milieu familial. Or, pour favoriser ce vieillissement sur place, il faudra permettre aux aînés de demeurer autonomes et à cet égard, le maintien de leur mobilité est essentiel. Deux facteurs associés au phénomène du vieillissement poseront des défis majeurs à la mobilité des aînés. Premièrement, les personnes très âgées pourront de moins en moins compter sur leurs proches pour pallier le déclin de leurs capacités physiques en vue d'assurer leur mobilité. Conséquence d'une faible natalité, de plus en plus d'aînés vieilliront sans enfants, et par conséquent sans un réseau familial d'appui pour compenser leur déclin de santé. Deuxièmement, les territoires urbains développés après les années 50 et dont l'accessibilité est très dépendante de l'automobile présentent déjà de fortes concentrations de personnes âgées<sup>5</sup>. Bien qu'en meilleure santé et plus motorisés que les aînés des générations précédentes, les aînés qui habitent ces territoires devront invariablement faire face au déclin de leur état de santé, affectant notamment leur capacité à conduire. Dans ces territoires, la mobilité à pied demeure aussi très difficile, même si les études ont démontré qu'elle est nécessaire au vieillissement en santé et actif<sup>6</sup>.

Il faut donc adapter les territoires dès

4 Stromberg, M. (2007). « Growing Old in a Car-centric World ». *Planning*, 73, 10, pp. 6-11.

5 Negron, P., A.-M. Séguin et P. Apparicio (à paraître). « L'accessibilité à pied pour les résidents âgés du Vieux-Longueuil, des problèmes à l'horizon ». Negron, P. et A.M. Séguin *Viellissement et enjeux d'aménagement : regards à partir de différentes échelles* (eds.), Actes de colloque du 78<sup>e</sup> congrès de l'Acfas, PUQ.

6 Banister, D. et A. Bowling (2004). « Quality of life for the elderly: the transport dimension ». *Transport Policy*, 11, 2, pp. 105-115.

maintenant pour qu'ils permettent aux personnes âgées de vieillir dans leur quartier avec une bonne qualité de vie. L'Organisation mondiale de la santé considère le vieillissement actif comme un moyen de combiner une vie productive et un bon état de santé physique et mental chez les aînés. Favoriser le vieillissement actif nous oblige à penser conjointement les questions entourant l'accessibilité et la fourniture de services et soins de santé à domicile, notamment pour les personnes de 85 ans et plus dont la mobilité est beaucoup plus réduite. Cela implique la réalisation d'aménagements physiques qui favorisent la mobilité des aînés (sentiment de sécurité, design paysager, déplacements sur courtes distances), ainsi qu'une réorganisation des services utilisés par les aînés (destinations desservies par le transport collectif, accessibilité des véhicules).

Divers projets et programmes de transport ont déjà été mis sur pied pour favoriser la mobilité et l'accessibilité chez les aînés.

Que ce soit du transport en commun adapté comme les *Navettes Or* de la Société de transport de Montréal, ou bien le *Programme sur les aides à la mobilité* du ministère de la Santé et des Services sociaux du Québec permettant aux aînés de se procurer un quadriporteur, ces stratégies contribuent à l'autonomie des personnes âgées, leur permettant de demeurer plus longtemps au sein de leur quartier et de favoriser un vieillissement actif. Si les personnes âgées n'ont pas d'autonomie dans leur mobilité, ce seront le système de santé et les services sociaux qui devront répondre aux besoins d'accessibilité et de mobilité des aînés, augmentant ainsi la charge fiscale de l'État, déjà suffisamment lourde.

En plus des interventions au sein des quartiers, le vieillissement sur place exige aussi que les aînés puissent être autonomes au sein de leur logement le plus longtemps possible. Au Québec, le ministère de la Famille et des Aînés a mis sur pied le

*Programme Municipalité amie des aînés*, une aide financière octroyée aux municipalités pour la réalisation de projets d'infrastructures ou d'aménagements urbains s'inscrivant dans une démarche de promotion du vieillissement actif. Les personnes âgées en légère perte d'autonomie peuvent aussi bénéficier de logement communautaire adapté à leurs besoins, produit dans le cadre du volet II du programme *AccèsLogis Québec* et géré par la Société d'habitation du Québec (SHQ). La SHQ offre aussi une aide financière aux aînés à faible revenu pour réaliser des adaptations mineures dans leur logement à travers le programme *Logements adaptés pour aînés autonomes*. Malgré ces programmes, il faudra continuer la réflexion entourant la planification et l'aménagement des territoires, pour s'assurer de répondre aux besoins de mobilité des aînés et ainsi contribuer à leur qualité de vie. ■

*Paula Negron, professeure adjointe, et Daniel Gill, professeur agrégé, enseignent à l'Institut d'urba-*





architecture du paysage  
design de l'environnement  
design et aménagement urbain  
développements domiciliaires  
intégration architecturale  
revitalisation urbaine  
réglementation  
urbanisme  
études patrimoniales

**exp.com**  
+1.800.567.6927

possibilités exponentielles •





La nouvelle identité de Teknika HBA

# Villes amies des aînés au Québec

## Agir sur les environnements bâtis et sociaux

Suzanne Garon, Marie Beaulieu et Anne Veil

L'idée du programme Villes amies des aînés (VADA) a été lancée en 2005 lors de l'assemblée tenue par l'International Association of Gerontology and Geriatrics à Rio de Janeiro, au Brésil. Depuis, le Canada, et plus particulièrement le Québec, jouent un rôle très actif dans son développement et son implantation.

Même si l'urbanisation est en constante progression, la recherche associée au projet des Villes amies des aînés au Québec (VADA-QC)<sup>1</sup> vise à éclairer les conditions du vieillissement aussi bien en milieu urbain qu'en milieu rural. On sait d'ailleurs que les effets du vieillissement démographique sur le monde municipal préoccupent grandement les décideurs québécois<sup>2</sup>.

Les personnes âgées doivent vivre dans un environnement qui leur permette de continuer à mener une vie active. Le *Guide mondial des villes amies des aînés*, produit en 2007 par l'Organisation mondiale de la santé (OMS)<sup>3</sup>, propose des façons d'adapter les milieux de vie aux besoins des aînés. Ce guide mondial est le produit d'un vaste projet de recherche international représentant l'ensemble des continents. Il a été mené dans 33 villes au monde, dont Sherbrooke. Le gouvernement canadien a également produit un document à l'intention des collectivités rurales intitulé : *Initiative des collectivités rurales et éloignées amies des aînés : un guide*<sup>4</sup>.

Il faut toutefois ajouter que le vocable anglais « *Age-friendly cities* » décrivant les Villes amies des aînés est plus inclusif. Une traduction plus juste pourrait être « Une ville pour tous les âges ». Malgré le fait que l'utilisation du vocable « Ville amie des aînés » peut donner une impression qu'il ne s'agit d'adapter nos espaces urbains qu'à ce segment de la population, rien n'est plus

inexact. Plusieurs, sinon la grande majorité des mesures d'adaptation de l'environnement bâti sont convergentes avec la réalité d'autres groupes de la population. Il suffit de penser aux besoins de jeunes familles, utilisant une poussette, ou d'autres groupes à mobilité réduite pour comprendre que nos espaces urbains doivent répondre à une pluralité de besoins.

### Le projet VADA-QC

Dirigé par une équipe de chercheurs de l'Université de Sherbrooke, affiliée au Centre de recherche sur le vieillissement du CSSS-IUGS, le projet a pris un grand essor au Québec en 2008, alors que la ministre responsable des Aînés en a fait une priorité et a financé un projet d'expérimentation sur cinq ans. La perspective préconisée est de type ascendant (*bottom-up*), laquelle fait la promotion de la participation des personnes âgées à toutes les étapes du projet. Par ailleurs, une approche participative de développement des communautés (issue du Plan international sur le vieillissement adopté par le Sommet mondial des Nations Unies tenu à Madrid en 2002) incite les acteurs intersectoriels du partenariat instauré au sein de comités de pilotage locaux, à conjuguer leurs intérêts respectifs en faveur de l'amélioration de la qualité de vie des aînés de leur communauté. Le projet VADA-QC prévoit, entre autres, une évaluation de l'implantation des projets dans les sept

sites pilotes du Québec, soit Sherbrooke, Granby, Rimouski, Drummondville, Rivière-du-Loup, l'arrondissement de Charlesbourg et la MRC de Témiscamingue, représentant en tout 28 municipalités. De plus, au terme de l'expérimentation, une évaluation des effets sera réalisée.

Les projets des Villes amies des aînés s'appuient sur un cadre d'orientation de l'OMS, « Vieillir en restant actif » qui signifie « le processus consistant à optimiser les possibilités de bonne santé, de participation et de sécurité afin d'accroître la qualité de vie pendant la vieillesse »<sup>5</sup>. Ainsi défini, le vieillissement actif ne signifie pas seulement d'être actif physiquement ou d'occuper un emploi, mais s'ouvre sur les moyens de favoriser une vie en santé et une vie de qualité le plus longtemps possible pendant cette phase de la vie. Maintenir son autonomie et son indépendance est le concept clé du vieillissement actif, puisqu'il prend place dans un contexte familial et social où l'interdépendance et la solidarité intergénérationnelle représentent des éléments importants.

Le cadre d'orientation préconise une action en trois volets :

**Santé.** Le volet « santé » ne se concentre pas sur les soins de santé en tant que tel, mais sur les possibilités d'adopter et de maintenir un mode de vie actif et stimulant, par une pratique régulière d'activités

1 Le site du projet de recherche des Villes amies des aînés fait état du modèle québécois et décrit les démarches en cours. [En ligne] : [www.vadaquebec.ca/Accueil/Accueil.html](http://www.vadaquebec.ca/Accueil/Accueil.html)

2 Comme en fait foi le rapport suivant réalisé en 2004 par le ministère des Affaires municipales, du Loisir et du Sport : Stanton, Julie. *Les effets du vieillissement de la population québécoise sur la gestion des affaires et des services municipaux*. MAMSL, 2004. [En ligne] : [www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/observatoire\\_municipal/etudes\\_donnees\\_statistiques/effets\\_vieillesse\\_synthese.pdf](http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/observatoire_municipal/etudes_donnees_statistiques/effets_vieillesse_synthese.pdf)

3 [En ligne] : [www.who.int/ageing/publications/Guide\\_mondial\\_des\\_villes\\_amies\\_des\\_aînés.pdf](http://www.who.int/ageing/publications/Guide_mondial_des_villes_amies_des_aînés.pdf)

4 [En ligne] : [www.phac-aspc.gc.ca/seniors-aines/alt-formats/pdf/publications/public/healthy-sante/age\\_friendly\\_rural/AFRRRC\\_fr.pdf](http://www.phac-aspc.gc.ca/seniors-aines/alt-formats/pdf/publications/public/healthy-sante/age_friendly_rural/AFRRRC_fr.pdf)

5 Organisation mondiale de la santé. Vieillir en restant actif : Cadre d'orientation. Genève : Organisation mondiale de la santé, 2002. [En ligne] : [http://whqlibdoc.who.int/hq/2002/WHO\\_NMH\\_NPH\\_02.8\\_fre.pdf](http://whqlibdoc.who.int/hq/2002/WHO_NMH_NPH_02.8_fre.pdf)





VILLE DE DRUMMONDVILLE

*Les aînés accordent beaucoup d'importance aux relations avec les enfants et constatent qu'ils peuvent occuper une place essentielle auprès d'eux.*

de loisirs comprenant une participation aux activités physiques, récréatives, sociales, culturelles et intellectuelles. En termes de réalisations concrètes mises de l'avant dans certains projets pilotes, on a vu la mise en place d'aménagements piétonniers, de parcs urbains et de pistes cyclables, des infrastructures qui permettent à la population de se déplacer autrement que par l'usage d'un véhicule motorisé. Un autre exemple est l'harmonisation des règles de sécurité routière pour les AMM (aides à la mobilité motorisée), dont le nombre est en croissance constante. Dans l'un des projets pilotes, un travail conjoint de plusieurs services municipaux (transport, police, urbanisme) et d'organismes du milieu a permis d'établir des parcours sécuritaires pour l'ensemble des citoyens concernés.

**Participation sociale.** La participation sociale renvoie à toute activité rémunérée ou non qui permet à la personne aînée de pleinement contribuer à la vie de la collectivité, par exemple des activités de bénévolat, de formation continue, des activités citoyennes ou par l'emploi. Cet élément concerne davantage les environnements sociaux, bien que tout urbaniste sait à quel point ils sont tributaires des environnements bâtis. Dans le cas de certains projets pilotes, nous avons constaté, en réponse à une préoccupation partagée quant au sort des aînés isolés et démunis, l'émergence de projets de vigiles où il s'agit pour des pairs de repérer des aînés en besoin qui ne sont pas desservis par les services et de créer des liens avec eux. Dans un autre registre, des municipalités entament des actions pour lutter contre les manifestations d'âgisme et pour valoriser la place des aînés dans la collectivité.

**Sécurité.** La sécurité permet d'assurer la protection et la dignité des personnes aînées en répondant à leurs besoins et en respectant leurs droits. Ce concept comprend non seulement la sécurité objective de lieux physiques, mais également sa dimension plus subjective, soit le sentiment de sécurité ressenti par les aînés. Ce sentiment peut être causé par le manque d'éclairage, des trottoirs mal entretenus, une impression d'insécurité dans certains lieux publics, la présence d'incivilités (dont les graffiti), etc.

Déployer des politiques et des programmes favorables à un vieillissement actif, c'est reconnaître qu'il faut non seulement

continuer à modifier les comportements et promouvoir l'adoption et le maintien de bonnes habitudes de vie, mais qu'il faut d'abord et avant tout favoriser l'aménagement des équipements et infrastructures et l'adaptation des services. « Vieillir en restant actif » demeure tributaire de plusieurs facteurs ou déterminants qui sont liés autant à l'individu qu'au milieu de vie et à la collectivité.

#### Une démarche en sept étapes

Les sept sites du projet VADA-QC sont engagés dans une démarche en sept étapes qui repose sur les grands principes de développement de la communauté :



VILLE DE QUÉBEC

*Un premier parc pour aînés inauguré à Charlesbourg. Ce module d'exercice spécialement adapté pour les aînés est installé au parc Bon-Pasteur et intéresse plusieurs adeptes. L'installation s'est faite près des balançoires et jeux d'eau, de sorte qu'un grand-parent puisse être lui aussi actif lorsqu'il accompagne un enfant au parc.*

SHUTTERSTOCK





La ville de Drummondville et ses collaborateurs ont développé un code de conduite dédié aux utilisateurs d'aides à la mobilité motorisée (AMM) lorsqu'ils circulent sur la voie publique pour inciter les utilisateurs de quadripoteurs, triporteur et de fauteuils motorisés à adopter un comportement sécuritaire. Drummondville est la première ville au Québec à se doter d'un tel code.

- 1- Désignation d'un responsable administratif (porteur) et d'un responsable politique (élu);
- 2- Mise en place d'un comité de pilotage intersectoriel;
- 3- Réalisation d'un diagnostic du milieu;
- 4- Rédaction d'un plan d'action;
- 5- Mise en œuvre du plan d'action;
- 6- Évaluation de la démarche d'implantation et de ses effets;
- 7- Transfert des connaissances.

Le comité de pilotage intersectoriel joue un rôle fondamental. Sa composition reflète la nature des problèmes rencontrés par les aînés pour demeurer des citoyens à part entière, puisque après la vie de travail, la reconnaissance de la contribution des aînés semble s'effiloche. Ainsi, le leader-

ship est confié à la municipalité qui regroupe des partenaires de différents secteurs : loisirs, habitation, transport et mobilité, santé et services sociaux, etc. Parmi les membres du Comité, on retrouve également les tables de concertation d'aînés, les associations d'aînés, les organismes communautaires offrant des services aux aînés ainsi que les organismes publics qui les desservent.

Cette représentation élargie facilite la mise en commun des informations et des ressources qui sont nécessaires pour établir un diagnostic du milieu : réunir les statistiques locales, faire l'inventaire des politiques, programmes et services qui s'adressent directement ou indirectement aux aînés, et réaliser les consultations auprès des aînés et des fournisseurs de services. Le comité de pilotage, une fois le diagnostic

en main, procède à une analyse et dégage les priorités du milieu. Au terme de l'exercice, un plan d'action est déposé pour approbation par le Conseil municipal.

À l'heure actuelle, les sept administrations participantes s'occupent activement de la mise en œuvre des plans d'action. Les quatre premières étapes mentionnées plus haut sont donc complétées. Le suivi de l'implantation des projets actuellement en cours, permettra de rendre compte des efforts consentis à leur implantation comme des conditions nécessaires à un déploiement harmonieux dans la communauté. ■

*Suzanne Garon et Marie Beaulieu sont professeures titulaires à l'Université de Sherbrooke; elles participent également au Centre de recherche sur le vieillissement du CESS-IUGS. Anne Veil est professionnelle de recherche au même Centre.*



Pour aider les municipalités à adapter les milieux et permettre aux citoyens de vieillir en restant actifs, on peut se prévaloir du Programme de soutien aux politiques familiales municipales et à la démarche Municipalité amie des aînés.

Une municipalité qui se soucie des besoins des personnes âgées est une municipalité qui :

- met un frein à l'âgisme;
- sait adapter ses politiques, services et structures;
- agit de façon globale et intégrée;
- favorise la participation des personnes âgées;
- s'appuie sur la concertation et la mobilisation de toute la communauté.

#### RÉFÉRENCE

*Municipalité amie des aînés – Favoriser le vieillissement actif au Québec*, une brochure du ministère de la Famille et des Aînés. [En ligne] : [www.mfa.gouv.qc.ca/fr/publication/Documents/DocReferenceMADA\\_final.pdf](http://www.mfa.gouv.qc.ca/fr/publication/Documents/DocReferenceMADA_final.pdf)

Pour plus d'information sur les programmes existants, consulter le site du Secrétariat aux aînés : [www.mfa.gouv.qc.ca/fr/aines/Pages/index.aspx](http://www.mfa.gouv.qc.ca/fr/aines/Pages/index.aspx)



## Immigration et aménagement du territoire

# Influence et tendances récentes en matière de logement

Josée Dion, urbaniste

En tant que professionnels de l'aménagement, nous nous interrogeons sur les façons d'aménager nos collectivités, afin qu'elles reflètent davantage les besoins des populations immigrantes et qu'elles soient plus inclusives à leur égard. La connaissance de leur situation en matière de logement contribuera certainement à répondre à ce questionnement.

Depuis le milieu des années 80, le Canada a ouvert ses portes à un grand nombre d'immigrants, si bien qu'il en a reçu plus au cours de cette période qu'au cours de toute autre période semblable de son histoire. La plupart des nouveaux arrivants se sont établis dans une poignée de grands centres urbains, en particulier à Toronto, à Vancouver et à Montréal. Comparativement à celle d'après-guerre, l'immigration de cette période se caractérise par sa provenance des quatre coins du monde, principalement d'Asie.

De 2000 à 2009, le Canada a accueilli en moyenne 238 000 immigrants par année, contre 220 000, de 1990 à 1999. L'accroissement démographique attribuable à l'immigration internationale représente désormais environ les deux tiers de l'accroissement de la population canadienne. Cette proportion, qui se situait aux alentours de 40 % au début des années 1990, n'a cessé d'augmenter depuis<sup>1</sup>.

L'intégration de nouveaux arrivants passe par l'accès à des logements abordables, de taille et de qualité convenables. L'accès au logement est d'ailleurs en général la priorité des immigrants à leur arrivée au Canada. Le logement a des incidences sur la santé, les interactions sociales, la participation à la vie communautaire, les activités économiques et le bien-être en général; c'est aussi un important indicateur de la qualité de vie.

Au recensement de 2006, on a dénombré 12,4 millions de ménages privés au Canada, soit 7,6 % de plus qu'en 2001. De ce nombre 2,8 millions de ménages d'immigrants ont été recensés. Les nouveaux immigrants constituaient 318 000 ménages, soit 2,6 % du total des ménages canadiens et 11,3 % des ménages d'immigrants. En 2006, 89 % des ménages d'immigrants habitaient dans une région métropolitaine de recensement (RMR) comparativement à 61 % des ménages composés de non-immigrants. Quant aux nouveaux immigrants, c'est dans une proportion de 95 %

qu'ils choisissent de s'établir dans une RMR. À elles seules, les régions de Toronto, Vancouver et Montréal hébergent près de 61 % de l'ensemble des ménages d'immigrants, alors que la proportion s'élève à 70 % pour les nouveaux immigrants.

### Immigration et marché du logement

Des études récentes ayant pour but de mieux comprendre ce que vivent les immigrants et les réfugiés quand ils arrivent à Montréal, Toronto et Vancouver, font ressortir le grave problème d'« abordabilité » que présente le logement. Ceci s'explique en partie par le fait que la plupart des immigrants s'établissent dans les grandes villes où, en général, les taux d'inoccupation sont parmi les plus faibles et où les prix des logements sont parmi les plus élevés. Parallèlement, depuis 30 ans, les revenus des nouveaux arrivants n'ont cessé de diminuer, comparativement à ceux de la population née au Canada<sup>2</sup>.

1 Société canadienne d'hypothèques et de logement. *L'Observateur du logement 2010*.

2 Série sur le logement selon les données du recensement 2006 : numéro 7 – condition de logement des ménages d'immigrants; *Le Point en recherche*; SCHL, série socio-économique, octobre 2010.



Une autre étude<sup>3</sup> montre que le revenu des ménages d'immigrants augmente avec le temps et finit tôt ou tard par dépasser la moyenne canadienne. Cette amélioration est rapide : les immigrants qui vivent au Canada depuis plus d'une décennie affichent des taux d'accession à la propriété supérieurs à la moyenne. La même étude suggère cependant que les groupes d'immigrants récents ne connaîtront peut-être pas la même progression rapide de leur situation sur le marché du logement. Des trois centres, c'est Montréal qui conserve le lien le plus direct avec l'immigration européenne, en particulier avec la France et ses anciennes colonies. Les influences hispanique et latino-américaine y sont également palpables. C'est aussi Montréal qui reçoit la plus grande partie des réfugiés.

### Composition des ménages et accession à la propriété

Les immigrants forment en général des ménages de plus grande taille que ceux dont le soutien principal est une personne née au Canada et ils ont davantage tendance à habiter au sein de familles « traditionnelles ». La composition des ménages varie également d'un groupe culturel à l'autre. De manière très générale, dans les trois régions métropolitaines, les groupes appartenant aux minorités visibles sont caractérisés par des ménages de plus grande taille, davantage de familles avec deux parents et davantage de ménages multifamiliaux.

En général, les immigrants valorisent l'accession à la propriété et préfèrent vivre en banlieue dans des maisons individuelles isolées. Les réfugiés et les immigrants appartenant à des minorités visibles comptent parmi ceux qui éprouvent le plus de difficultés sur le plan du logement. À Vancouver et à Toronto, beaucoup plus qu'à Montréal, les loyers élevés qu'imposent les locateurs, de même que la perspective de voir monter les prix de l'immobilier, constituent un incitatif à acquérir une propriété. Le pourcentage de propriétaires parmi les immigrants varie beaucoup d'un groupe culturel à l'autre.

De manière très générale, dans les trois villes, ce pourcentage est assez constant parmi les immigrants d'origine européenne, mais il est très variable parmi les groupes appartenant à des

minorités visibles, avec 32 % à Montréal, 55 % à Toronto et 66 % à Vancouver.

### Des besoins insatisfaits ?

Un certain nombre de points sont toutefois préoccupants. Cette trajectoire de prospérité coûte cher aux nouveaux arrivants, qui consacrent un fort pourcentage de leurs ressources financières au logement. Pendant les premières années qui suivent l'établissement, ces derniers en viennent à épuiser leurs économies en plus de consacrer environ la moitié du revenu du ménage au logement.

Par rapport aux non-immigrants et aux immigrants arrivés au pays il y a plusieurs années, les ménages de nouveaux immigrants ont un revenu plus bas, accusent un taux de propriétaires occupants plus faible et courent d'avantage de risque d'être en situation de besoins impérieux en matière de logement<sup>4</sup>. Par ailleurs, les conditions de logement des

ménages d'immigrants s'améliorent à mesure que s'allonge leur durée de résidence au pays.

Ces constats suggèrent que plusieurs orientations importantes sont à mettre de l'avant, notamment pour remédier au problème créé par le stock de logements abordables qui, dans les principales régions métropolitaines, ne suit pas le rythme de progression de la demande. Les taux d'inoccupation chutent et les loyers augmentent au moment où de fortes cohortes d'immigrants s'établissent au Canada. Force est de constater que nos préoccupations en matière d'aménagement devront prévoir des solutions durables permettant de faire face à ces tendances. ■

*Josée Dion est urbaniste et conseillère principale à la recherche et à la diffusion de l'information, Centre du développement des collectivités, de la recherche et de la diffusion des informations du Québec, à la Société canadienne d'hypothèques et de logement.*

3 Aperçu de la situation et des besoins en matière de logement des immigrants récents à Montréal, à Toronto et à Vancouver. *Le Point en recherche*, SCHL, série socio-économique, octobre 2007.

4 On dit d'un ménage qu'il éprouve des « besoins impérieux en matière de logement » s'il occupe un logement qui ne satisfait pas à au moins un des trois critères suivants soit, être de qualité convenable, de taille convenable et offert à un prix abordable, et si le loyer médian des logements acceptables situés dans sa localité correspond à 30% ou plus de son revenu avant impôt.

**UNE PRÉSENCE DURABLE**

Maîtres de votre  
**ENVIRONNEMENT**  
depuis

**10 ans !**

**DAIGNEAULT**  
AVOCATS • 1 277 8787

MAÎTRES DE VOTRE ENVIRONNEMENT

353, rue Saint-Nicolas, (Place d'Youville), bureau 400, Montréal (Québec) Canada H2Y 2P1  
T : 514 985-2929 • 1 888 228-5834 • F : 514 985-0995 • [www.daigneaultinc.com](http://www.daigneaultinc.com) • [enviro@daigneaultinc.com](mailto:enviro@daigneaultinc.com)



# Le cas du quartier Borneo Sporenburg à Amsterdam

## Quand la densité attire les jeunes familles

Leonardo Sá

Comment inciter les jeunes familles à s'établir au cœur des villes, au milieu d'anciennes zones industrielles réhabilitées et dans un environnement de haute densité? Plusieurs grandes agglomérations nord-américaines aimeraient bien en connaître la recette. Le cas du quartier Borneo Sporenburg, à Amsterdam, pourrait s'avérer riche d'enseignements pour des villes comme Montréal et Québec, durement affectées par la concurrence des villes de leur périphérie.

Abritant des activités portuaires jusqu'aux années 80, les presque îles de Borneo et de Sporenburg ont fait l'objet d'un grand projet de réhabilitation à partir des années

90. Aujourd'hui, ce quartier est déjà rendu célèbre en raison de son architecture contemporaine. Il abrite même une icône architecturale : *The Whale*, un énorme immeuble d'appartements au nom bien choisi. Or, le caractère familial de ce quartier demeure peu connu.

Souhaitant freiner l'exode des familles vers les banlieues, la Ville d'Amsterdam avait émis l'hypothèse qu'il fallait offrir à cette clientèle des maisons sans ascenseur ni escalier partagé, ayant un accès direct à la rue avec une délimitation nette entre le domaine public et le domaine privé, ainsi que des espaces de rangement près de l'entrée et de la place pour les voitures<sup>1</sup>.

De son côté, le gouvernement néerlandais avait mis en place sa Quatrième politique de planification territoriale révisée (*Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra – Vinex*). Cette politique rendait conditionnelle la subvention des travaux de décontamination et d'infrastructures de nouveaux quartiers au respect de plusieurs critères de durabilité, dont celui de ville compacte<sup>2</sup>.

Basée sur ces critères, la Ville a organisé, en 1998, un concours de design pour le plan d'ensemble de Borneo Sporenburg. Le plan devait répondre aux objectifs suivants :

- proposer une densité d'au moins 100 logements à l'hectare;
- employer des types résidentiels considérés adéquats pour les familles;
- créer un quartier ayant une identité propre.

Le concours a été remporté par le bureau West 8, qui proposa un concept combinant des îlots de maisons en rangée, pour attirer les familles, et trois énormes immeubles d'appartements, de manière à atteindre la densité demandée. Cette combinaison inusitée donnait une identité unique au quartier. Le projet proposait également la mise en valeur des anciens quais et par le maintien des activités nautiques.

Les maisons ont été construites sur des îlots étroits, sans ruelle. Afin de créer une variété architecturale, chaque îlot a été divisé et partagé entre plusieurs promoteurs. Plus de trente bureaux d'architecture ont ainsi participé à la conception des projets. Ces maisons ont une superficie moyenne de 128 m<sup>2</sup> et comptent des espaces extérieurs comme des patios, terrasses ou balcons. Elles ont un garage individuel au rez-de-chaussée et n'ont qu'un accès, par la rue.

L'offre de maisons en rangée n'a pas été la seule stratégie pour attirer les familles. Le quartier compte deux écoles et un large parc avec aires de jeux pour les enfants. En outre, l'aménagement des espaces publics privilégie la sécurité et le confort des piétons. Des mesures d'atténuation de la vitesse assurent un partage sécuritaire des rues entre automobilistes et cyclistes.

De leur côté, les immeubles d'appartements ont rendu possible l'atteinte de la densité souhaitée, en plus de permettre l'intégration de logements sociaux (30 % du nombre total d'unités). En raison de leur taille gigantesque et de leur localisation dans la trame urbaine, ces immeubles



Les activités nautiques sont mises en valeur. En deuxième plan, l'immeuble « The Whale ».



Les habitants se servent des accès aux garages comme espace de détente.

1 Schaap, Ton. 2002. « Collective Curiosity, the Development of Borneo/Sporenburg in Amsterdam, 1992-1995 ». A+U, vol.380, no.5, p.56-60.  
2 Boeijsenga, Jelte et Jeroen Mensink. 2008. *Vinex Atlas*. Rotterdam : 010 Publishers.





Malgré son caractère compact, le quartier offre des espaces verts et aires de jeux pour les enfants.



Maisons en rangée et un immeuble d'appartements.

agissent comme repères dans le paysage et sont visibles de toutes les rues.

La cohabitation des maisons en rangée et des immeubles d'appartements aura réussi à attirer les jeunes familles. Les enfants de zéro à quatorze ans représentent

aujourd'hui 27 % de la population de Borneo Sporenburg, tandis que la moyenne à Amsterdam est de seulement 15 %<sup>3</sup>, comme c'est d'ailleurs le cas sur l'Île de Montréal. À titre de comparaison, à Beaconsfield, le secteur de l'île de Montréal ayant la plus importante proportion

d'enfants de zéro à quatorze ans, cette proportion est de 22 %<sup>4</sup>. ■

*Professionnel en aménagement, Leonardo Sá est récipiendaire de la Bourse Habitation 2009 Groupe Cardinal Hardy – Prével – Conceptions Rachel-Julien, qui lui a permis la visite de plusieurs quartiers réhabilités en Allemagne et aux Pays-Bas.*

3 Gemmente Amsterdam, 2010. [En ligne] : [www.os.amsterdam.nl/tabel/5785/](http://www.os.amsterdam.nl/tabel/5785/) et [www.os.amsterdam.nl/tabel/5788/](http://www.os.amsterdam.nl/tabel/5788/)

4 Statistique Canada, 2010. Profil des communautés 2006. [En ligne] : <http://www12.statcan.ca/census-recensement/2006/dp-pd/prof/92-591/index.cfm?Lang=F>

## ▶ ESSAYEZ GOLDSET, UNE APPROCHE MULTICRITÈRE INNOVATRICE.



Notre réseau multidisciplinaire de professionnels facilitera votre utilisation de GoldSET afin d'intégrer les principes du développement durable et résoudre efficacement les enjeux majeurs liés à vos projets.

### Essai gratuit

- En ligne au [www.gold-set.com](http://www.gold-set.com)
- Au stand n°16 lors de l'événement « VILLES+TERRITOIRES EN MUTATION »



# L'importance de gérer la diversité commerciale des centres-villes

François Varin

La valorisation et la mise en valeur des cœurs de nos municipalités passe par le regroupement des activités socio-économiques en son centre et, notamment, par la révision de la réglementation d'urbanisme, afin de contrer l'étalement urbain et d'encourager la localisation dans le secteur central des commerces et des services. De plus, il importe que les cœurs des municipalités offrent une diversité suffisante, afin d'attirer et de répondre aux besoins des différents types de clientèle. Dans le contexte de la revitalisation des centres-villes, la diversité commerciale idéale doit être définie d'une part par un état de la situation propre à chaque centre-ville et, d'autre part, par l'exercice d'anticiper les potentiels de développement futur d'un milieu.



*L'analyse de la structure commerciale actuelle et de son évolution future favorise l'occupation progressive de locaux vacants au centre-ville et atténue le signal négatif donné par les vacances quant à la fierté et la vitalité d'un milieu.*

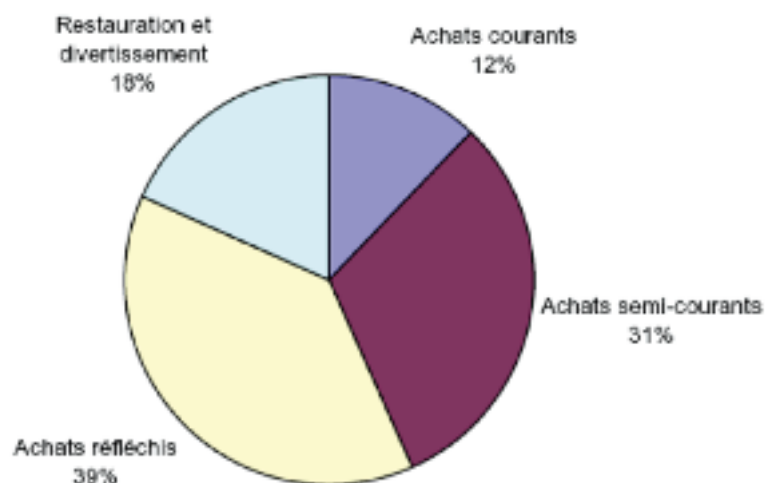
La Fondation Rues principales a développé un outil d'analyse de la nature et de la diversité des commerces et services d'une municipalité, afin d'en apprécier la composition et d'orienter les efforts de prospection selon les potentiels constatés quant au développement de nouveaux commerces et services. L'approche globale préconisée tient compte de nombreux aspects du développement durable dont celui de rechercher une diversité commerciale équilibrée qui répond adéquatement aux besoins des résidents, citoyens et diverses clientèles d'un milieu de vie.

Une étude terrain des structures commerciales de plus d'une vingtaine de municipalités du Québec réalisée par la Fondation Rues principales, en collaboration avec le ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation, a permis d'identifier les proportions idéales que doit présenter une diversité commerciale, afin de bien répondre aux besoins de consommation des citoyens et des différents consommateurs d'un milieu. Ainsi, la diversité idéale sert de référence à laquelle est comparée la structure commerciale d'un secteur, afin d'en évaluer les forces et les carences. À partir des carences identifiées, la stratégie de développement et de recrutement commercial est élaborée.

## La diversité idéale et ses implications

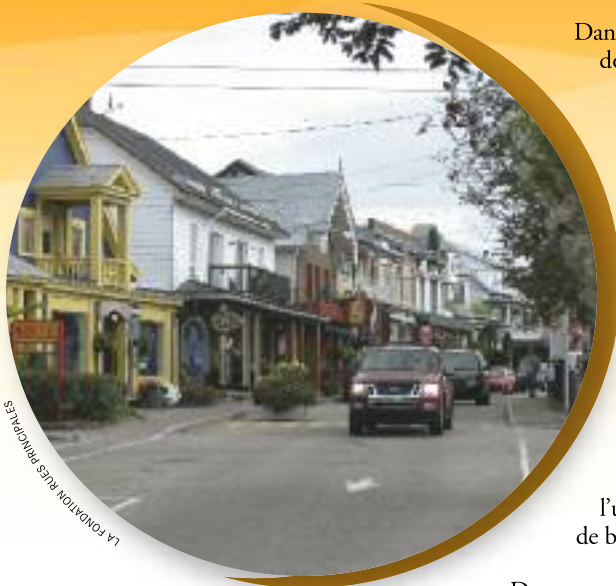
Qu'une municipalité réponde à une clientèle locale ou touristique, l'étude démontre que de semblables proportions de types et de catégories de commerces et de services se retrouvent et qu'une municipalité, même ayant une forte fréquentation touristique, doit d'abord et en priorité satisfaire les besoins exprimés de ses citoyens, car la vitalité du centre repose sur la présence continue de ses citoyens et ce, 12 mois par année.

Pour obtenir la diversité « idéale », il s'agira une fois les fuites commerciales identifiées, de travailler à combler en priorité ces fuites dans les efforts de prospection de nouveaux commerces et services.



*Les analyses terrain réalisées par la Fondation Rues principales ont mis en relief les proportions idéales à rechercher entre les différents types et catégories de biens et de services.*





*Cette rue commerciale présente un équilibre intéressant de commerces et de services qui répondent à la fois aux besoins des résidents, des travailleurs, des villégiateurs et des touristes.*

### Une démarche en trois temps

Dans une première étape, les intervenants locaux procèdent à l'inventaire systématique de l'ensemble des commerces et des services à la fois du secteur centre et de l'ensemble de la municipalité. Cet inventaire est réalisé en relevant systématiquement la catégorie, le type et la superficie « vendante » de chaque commerce et service en distinguant :

- les commerces et services courants, soit d'achat quotidien et récurrent, comme l'alimentation;
- les commerces et services semi-courants, c'est-à-dire ceux qui offrent un choix de biens et services et favorisent le « magasinage », soit un comportement de consommation où sont comparés des produits de gammes et de natures comparables;
- les commerces et services « réfléchis » chez lesquels le consommateur fait l'achat d'un bien durable acheté pour un certain nombre d'années;
- les commerces et services de restauration et de divertissement.

Le recensement de toutes ces catégories et types de commerces et de services mettra en relief la force de la structure commerciale actuelle, ses particularités et ses lacunes.

Dans une deuxième étape, on doit recueillir les données statistiques sur les comportements des citoyens du secteur et de la région de provenance suivant une enquête menée pour établir le périmètre géographique d'attraction du secteur commercial analysé. Ces données se traduisent par des dépenses quantifiées déclarées faites par les consommateurs révélant ainsi les marchés de consommation pour l'une et l'autre des catégories de biens et services.

Dans une troisième étape, ces données de consommation sont comparées aux données de recensement de la structure des commerces et services, faisant alors ressortir des écarts qui indiquent : soit des potentiels de marché; soit les catégories et les types de biens et services pour lesquels il y a des fuites commerciales, c'est-à-dire qu'un pourcentage des dépenses avouées par les consommateurs se font à l'extérieur.

L'analyse des données comparées entre l'offre et la demande permet de mesurer l'équilibre actuel de la structure commerciale d'une ville avec l'équilibre idéal à atteindre. Ainsi outillée, une municipalité peut mieux orienter le développement futur des commerces et services, et mieux suivre ce développement pour faire en sorte que les nouveaux commerces et services constituent un enrichissement de la diversité offerte aux citoyens et consommateurs et non simplement un déplacement possible d'activités ou une menace à la stabilité et à la pérennité des commerces et services existants.

La stratégie commerciale élaborée met de l'avant des mesures appropriées, afin de faire connaître la structure actuelle des commerces et services, de les valoriser et d'en faire la promotion et enfin d'annoncer le type et la catégorie des nouveaux commerces et services recherchés qui viendront améliorer le « mix » actuel et mieux répondre aux besoins et aux attentes des clientèles locales. La stratégie n'invite pas à contrôler le marché, mais davantage à influencer le cours des choses, car les besoins et les potentiels étant bien identifiés, les promoteurs éventuels étant mieux informés et guidés seront

plus à même de répondre aux attentes locales et de venir combler des manques identifiés.

Prenons l'exemple de la ville de Drummondville où l'analyse terrain a identifié des fuites dans les domaines de l'alimentation et des commerces de moyen et de haut de gamme. Les efforts de prospection ont donc ciblé ces types de commerce auprès de promoteurs potentiels et d'entreprises faisant valoir les marchés potentiels et les occasions d'affaires avec pour résultat la venue de nouveaux commerces dans les catégories et types recherchés. Les impacts sont visibles : une augmentation de la fréquentation du centre-ville, une offre plus diversifiée qui répond aux besoins des différentes clientèles et un centre-ville plus attrayant, car on y retrouve de tout pour toutes les bourses.

Le « mix » idéal pour une collectivité demeure celui le plus en adéquation avec les besoins actuels et futurs des citoyens et en accord avec la vision du développement de la municipalité, car un développement équilibré passe par une offre équilibrée qui répond à tous les catégories de citoyens et de types de clientèle. La municipalité et ses partenaires, mieux sensibilisés à ces besoins et à leur évolution future, prenant en compte notamment la venue de nouveaux résidents et l'amélioration de la force d'attraction et de rétention d'un centre-ville, feront en sorte de travailler ensemble proactivement à l'implantation de ces commerces et services recherchés qui bonifieront la diversité commerciale actuelle.

Plutôt que de se laisser porter par les lois du marché, n'est-il pas plus judicieux de planifier les besoins futurs et d'influencer le cours des choses en recherchant un équilibre de commerces et de services qui offre aux citoyens les conditions d'une meilleure qualité de vie? ■

*François Varin, architecte, est directeur général et le créateur de la Fondation Rues principales. Depuis plus de 25 ans, la Fondation Rues principales contribue aux efforts de revitalisation et de développement socio-économique des municipalités du Québec en leur offrant une approche stratégique, une démarche par étapes et un accompagnement professionnel à la fine pointe.*

# Les mutations commerciales, induites ou créées?

Pierre Laflamme

Les mutations commerciales sont définitivement créées. Elles s'insèrent de plus en plus dans un contexte de vision concurrente du privé et du public. En d'autres termes, ces deux entités ne peuvent plus s'ignorer. Ce que le privé doit reconnaître, c'est que la ville représente davantage que des terrains isolés les uns des autres sur lesquels tout est possible et que la réglementation n'est qu'une contrainte négociable. Pour la Ville, elle doit reconnaître que le privé peut bien, mais peut plus encore lorsqu'un alignement des objectifs communs existe dans la durée.

L'histoire du commerce de détail renferme bien des mutations connues et assimilées à un point tel que l'on ne se doute plus de leur impact lors de leur apparition. En termes d'affaires, la mutation commerciale résulte d'un changement dans l'ADN de la structure commerciale.

1. Le centre commercial constitue une mutation significative du secteur. L'environnement commercial d'alors était constitué du marché public et des commerces de centre-ville. Soudainement, s'établit en périphérie urbaine un immeuble qui contient une collection d'établissements indépendants, géré par une seule entité corporative et accessible pratiquement uniquement par l'automobile. Le premier centre commercial, le Country Club Plaza, près de Kansas City, Missouri, s'est aujourd'hui transformé en un centre commercial de haut de gamme.



Country Club Plaza

2. Le magasin à rayons a aussi constitué une innovation importante. Wanamaker (1877) a changé les règles d'affaires en découvrant que le vaste pouvoir d'achat en gros permettait de réduire le prix de détail des marchandises. Mais surtout, c'était la première fois que le prix était affiché sur un article!



Magasin John Manamaker

3. Le village de marques (ou la factorerie). Historiquement, le magasin du manufacturier offrait des surplus de production, des invendus ou des produits avec quelques défauts à des prix très concurrentiels. Dans l'établissement du manufacturier au village de marques, il profite de la popularité du concept pour offrir toute la gamme des produits rarement offerte en totalité dans le réseau de distribution. On appelle ce commerce un vaisseau amiral. C'est ce qui en fait son attrait : des marques comme Balenciaga, Burberry, Hugo Boss, Lacoste, Nautica, Versace y sont présentées avantageusement. Le phénomène demeure discret au Canada, mais est très actif ailleurs dans le monde.



Woodbury Premium Outlet, New York

4. Le parc de grandes surfaces représente un autre exemple de mutation commerciale. Ici, la modification apportée à l'ADN d'affaires est multiple : indépendance du centre commercial, statut de propriétaire plutôt que de locataire, recul du format physique à de nouvelles dimensions, regroupement de commerces sur la base de la surface occupée, création d'une nouvelle destination qui privilégie l'accessibilité autoroutière, présentation d'une offre de produits large et profonde.



Quartier Dix 30, Brossard

On peut constater à travers ces quelques exemples que les mutations profondes commerciales ne sont pas le fruit du hasard. Ces changements ont été consciemment provoqués. La mutation résulte de la mise en valeur d'un besoin latent





désormais rendu possible par des conditions environnementales favorables. En d'autres termes, l'environnement d'affaires s'avère mûr pour accueillir une nouvelle manière de faire. Elle est caractérisée par une solution à un problème ressenti, elle incorpore certaines innovations; l'ascenseur pour Wanamaker, l'offre globale de produits pour le manufacturier de la factorerie, l'actif immobilier vendu à des fonds d'investissements pour la grande surface. Elle offre toujours une valeur ajoutée au consommateur.

Prenons pour exemple le cas du parc de grandes surfaces. Le détachement des commerces du mail commercial a engendré de nouvelles constructions solitaires. La raison de cette décision tient au coût moindre de se faire bâtir que de demeurer à loyer. Mais les investissements globaux de construction nécessaires pour assurer une couverture de marché viennent grever le capital des commerces. Voilà qui représente une opportunité de marché pour des fonds d'investissement. Le fait que les actifs immobiliers des détaillants soient recherchés par les fonds d'investissement immobiliers diminue la charge financière à assumer, parce qu'en fait, le fonds achète l'actif. Cette nouvelle entrée de fonds permet le financement d'autres nouvelles implantations. Cette formule existe depuis 1993. Dans le milieu financier, des fonds d'investissement dédiés au commerce de détail existent; ils portent le nom de fiducie d'investissement immobilier : First Capital Realty, RioCan, Primaris, Calloway en sont des exemples.

### Les facteurs qui influencent la genèse de la mutation commerciale

Il existe quelques facteurs qui servent d'accélérateurs à la réalisation d'une mutation commerciale. Il faut d'abord préciser que la mutation elle-même n'est pas l'effet recherché par l'investisseur. C'est plutôt la compréhension du marché et de ses contraintes qui incite à la création d'un projet qui sera affublé tantôt d'une appellation particulière. La mutation est ainsi générée par une lecture des besoins du marché.

#### L'espace

Les quelques exemples présentés précédemment (centre commercial, magasin à rayons, village de marques et parc de grandes surfaces) partagent tous une

même caractéristique : la disponibilité d'espace. Cette disponibilité s'est transformée en rareté aujourd'hui. Cette condition de marché oblige à la mise sur pied de projets plus complexes qui doivent s'insérer dans le tissu urbain. La contrainte de l'espace interpelle les enjeux d'acquisition d'immeubles, de zonage vertical, de protection du cadre bâti et de mixité des usages.

#### La densité urbaine

Restreindre l'étalement commercial dans une municipalité, densifier l'occupation au sol et mixer les usages poussent les investisseurs à imaginer de nouvelles formules physiques d'actifs immobiliers commerciaux qui doivent toujours souscrire aux objectifs financiers de rentabilité. Ce principe de densité doit aussi s'appuyer sur une certaine sûreté à propos des clientèles. Une érosion systématique des résidents ou des entreprises de service ne favorisera aucun projet d'affaires, que la densité soit valorisée ou non. La densité urbaine interpelle le zonage vertical et une mixité des usages complémentaires. La planification nécessaire des clientèles du projet représente un nouveau champ de compétence en gestion du mix d'affaires qui n'est plus restreint qu'au commerce et qui doit coexister avec d'autres fonctions urbaines dans un modèle de proximité physique.

#### La revitalisation lourde

Le terme est tellement galvaudé qu'il faut désormais préciser la nature de la revitalisation. La perte de vitalité commerciale, le retrait des investissements, l'anémie de l'entretien des immeubles, l'érosion des clientèles traditionnelles, l'arrivée des clientèles marginales, la perte de valeur fiscale, les coûts de sécurité civile ne sont que quelques-uns des facteurs qui décrivent une revitalisation lourde. Cette condition pratiquement terminale d'une communauté peut également représenter une opportunité d'affaires de relance urbaine durable. Le même principe s'applique à la friche industrielle qui occupe un espace perçu pertinent au développement d'une fonction commerciale. La revitalisation interpelle l'analyse détaillée du marché local et, parfois, régional.

#### Les opportunités de marché

Le projet d'affaires constitue une mutation dans la mesure où sa réalisation passe par le bris des conventions établies. Or, nombre de projets aujourd'hui ont passé cette étape et demeurent encore des objets de mutation.

## Une typologie du changement commercial

Il existe une variété de termes pour décrire les changements observables de la fonction commerciale. La constitution d'une échelle permet de différencier les subtilités qui caractérisent un état d'un autre.

### 1. Adaptation

Modulation d'un comportement suite à l'intégration de nouvelles pratiques (*un achat de produits sur Internet*)

### 2. Évolution

Changement progressif de position ou de nature (*un restaurant qui devient une chaîne qui multiplie les points de vente sur le territoire*)

### 3. Conversion

Processus de différenciation de l'état d'une chose (*un marché public occasionnel qui devient un commerce alimentaire ouvert à l'année*)

### 4. Renouvellement

Remplacement total ou partiel des composantes d'un concept (*les modifications apportées aux commerces qui souscrivent à un programme de rénovation urbaine*)

### 5. Modification

Changement dans la manière d'être (*un commerce qui passe au libre service*)

### 6. Transformation

Processus de changement radical (*une boulangerie qui devient une destination alimentaire de haut de gamme*)

### 7. Revitalisation

Redonner vie à un projet en phase de déclin (*mise à niveau des paramètres de l'offre et de la demande*)

### 8. Mutation

Changement brusque et profond qui entraîne une modification des comportements (*la création des parcs de grandes surfaces*)



Un Canadian Tire en rez-de-chaussée et un Best Buy, un centre d'exposition et une université à Toronto.

### Les mutations envisageables

La rareté d'espace, le besoin et la valeur de la densification urbaine favorisent les projets dans l'enceinte urbaine. À ce titre, plusieurs formules immobilières s'invitent dans la vision commerciale. Voici des manifestations possibles de mutation commerciale. La mutation est perçue localement. Elle peut se répéter un certain nombre de fois avant de faire partie du quotidien municipal.

Le **MXD** (*Mixed Use Development*). Ce concept, selon la définition de Urban Land Institute 1976, doit réunir au moins trois fonctions urbaines qui génèrent des revenus, pour bénéficier de cette appellation, faire l'objet d'une intégration fonctionnelle et physique de ses composantes et être développé en conformité à un plan cohérent. Les projets de ce genre demeurent encore rares au Québec, car l'expertise nécessaire à la gestion des besoins des clientèles l'est aussi. Le Westmount Square et la Place Bonaventure sont souvent cités en exemple de projets MXD. Plusieurs municipalités peuvent bénéficier de ce développement pour reculer le moment de la disponibilité zéro d'espace.



Village urbain à Santana Row à San Jose, Californie.



Médiacité, Liège Belgique. Un mail construit dans la ville.

**Le village urbain.** Ce concept américain peut s'implanter à quelques endroits au Québec, notamment en complémentarité avec un TOD. On ne transforme pas un quartier en village urbain. C'est plutôt une nouvelle communauté qui est créée en vertu de principes de densité qui favorise les déplacements piétonniers. On peut même y associer une formule spéciale de design de mix commercial. Un projet très intéressant de ce type est en formation à Gatineau.

**Le centre commercial urbain.** C'est le retour du mail, mais en milieu urbain et avec quelques modifications. D'inspiration européenne, le mail urbain permet de retrouver cette atmosphère de magasinage tout en s'intégrant à la trame urbaine adjacente. C'est maintenant davantage à une fusion qu'à une scission immobilière à laquelle on assiste (Médiacité à Liège, L'Esplanade à Louvain-La-Neuve, Belgique). À noter que le projet de Médiacité comprend les studios de RTBF, siège social de la télévision nationale belge où 320 personnes y travailleront à terme. Curieusement, le mail est de plus en plus à l'honneur en Europe en tant qu'outil de revitalisation de quartiers urbains, un rôle jamais égalé en Amérique.

### L'alignement des objectifs communs

La rareté d'espace commercial dans les municipalités (pas seulement dans les métropoles) va provoquer une obligation de rapprochement entre le promoteur et la municipalité. Trois raisons soutiennent cette prédiction :

1. L'obligation de complémentarité. La densité du tissu urbain n'est efficace que si les ajouts au cadre bâti viennent enrichir la qualité et la variété du mix de fonctions urbaines présentes. Or, pour préciser cet alignement, la municipalité est en mesure d'offrir des données pertinentes sur sa mixité (commerciale, de services, résidentielle et autres) et même proposer des contenus originaux qui bonifieraient le projet. Le promoteur voit ainsi son projet prendre une forme plus précise et plus en lien avec les besoins de la communauté.
2. La nécessité de la mixité des fonctions. Un projet de redéveloppement peut représenter une adresse de prestige qui génèrera un intérêt, tant pour du résidentiel de qualité, des bureaux de prestige que du commerce de spécialité. Prise individuellement, chaque fonction urbaine peut ne pas offrir la masse critique nécessaire pour justifier le projet, mais la combinaison des fonctions la rend possible. Cette mixité d'usages (zonage vertical) participe à l'animation du lieu et peut agir également en tant qu'attracteur pour d'autres projets.
3. Les projets sur mesure. Il n'est plus possible d'importer des formules immobilières et de les implanter froidement dans les municipalités. Le contexte du cadre bâti est trop spécifique pour se satisfaire d'une formule passe-partout. Le promoteur doit ainsi engager une discussion avec la municipalité pour tirer parti des opportunités locales. À l'inverse, la municipalité peut aussi inviter des promoteurs pour vérifier leur intérêt à une opportunité jugée intéressante.

Dans ces conditions, à quand le salon des opportunités municipales? ■

*Pierre Laflamme, président de Demarcom inc. L'entreprise assiste la municipalité à gérer l'armature commerciale de son territoire. Elle publie un bulletin mensuel sur le commerce et la ville. [www.demarcom.ca](http://www.demarcom.ca).*





# La ville durable, du modèle au chantier

Christiane Gagnon

Si l'Europe a déjà élaboré nombre de politiques et de programmes pour accompagner et stimuler les chantiers de la ville et des territoires durables, le Québec demeure en reste en cette matière, et ce malgré les efforts volontaires de plusieurs collectivités québécoises.

Au Sommet de la Terre de Rio (1992), les villes ont été interpellées pour assumer un leadership dans l'application du développement durable (DD), à partir de l'Agenda 21<sup>1</sup>. Cependant, lors du prochain Sommet (Rio, 2012), les villes pourront-elles affirmer être sur la trajectoire des villes durables (VD)?

Qu'est-ce qu'une VD? Quels sont ses contours, ses principes et les obstacles à sa réalisation? Voilà quelques questions brièvement discutées. L'ambition ici n'est pas de fournir des outils opérationnels, ni d'analyser les expériences urbaines, mais plutôt de faire ressortir des éléments de la VD.

Le modèle de la ville durable s'inspire du paradigme de développement durable<sup>2</sup>. Bien que cette vision du développement soit controversée et qu'une certaine ambiguïté persiste<sup>3</sup>, il marque tout de même un virage dans les politiques publiques, voire un changement dans les rapports entre l'humain, les ressources et le territoire.

L'approche territoriale du développement durable tente de tisser des liens entre le développement urbain et la viabilité et, conséquemment, de renouveler l'urbanisme. L'urbanisme durable interroge les finalités et les pratiques d'aménagement : comment habiter le territoire et gérer les biens communs, de façon pérenne, innovante, tout en répondant aux besoins fondamentaux des populations et en diminuant les inégalités?

## LES CONTOURS DE LA VILLE DURABLE (VD)

D'entrée de jeu, précisons que la VD ne se réduit pas à une ville écoénergétique ou encore à une étiquette certifiant une durabilité normée. Elle ne se résume pas non plus à une liste d'initiatives, à caractère environnemental, si intéressante soit-elle. La VD correspond encore moins à l'application d'une technologie high-tech dont seuls quelques consultants

auraient le monopole ! La ville — en tant que lieu concentrant population, richesse et pauvreté ainsi que consommatrice de ressources, productrice et exportatrice de déchets — peut-elle être durable?

## La réponse de l'urbanisme durable

La Charte d'Aalborg<sup>4</sup> (Danemark, 1994), signée aujourd'hui par plus de 2 000 villes européennes, constitue un manifeste pour un urbanisme durable. Celui-ci invite à des politiques urbaines moins sectorielles et plus transparentes, afin de favoriser le développement humain, l'équité et la durabilité. La planification territoriale se centre alors sur l'amélioration des milieux de vie, sur l'humain et son bien-être en tant que finalité urbanistique. La Charte d'Athènes (2003) met l'accent sur le principe de cohérence entre les dimensions de la vie urbaine et celle de Leipzig (2007) sur le développement urbain intégré.

Le mouvement d'urbanisme durable promeut une démarche intégratrice, temporellement et spatialement, allant du local au global, d'hier à demain, incluant toutes les dimensions de la vie urbaine et tous les types d'acteurs : privé, public, associatif. Il ouvre aussi la planification territoriale sur son interdépendance avec les autres territoires. Par exemple, dans le cas de l'enjeu des changements climatiques, la planification urbaine s'articule aux agglomérations, à la région, voire à un ensemble plus large<sup>5</sup>.

Plusieurs grandes villes, telles Barcelone, Copenhague, Fribourg, Hanovre, Lausanne, Portland, Seattle, Naples, Stockholm

- 1 Voir le chapitre 28 de l'A21 qui en contient 40.
- 2 Ce paradigme, dont l'ancêtre remonte à l'écodéveloppement (Sachs, I., Fondation Dag Hammarskjöld), a été propulsé, dans les années 70-80, par des organisations internationales, tel le PNUD.
- 3 Le Rapport Brundtland, accepté comme un cadre de référence commun, contient une douzaine de définitions. Cette ambiguïté n'est pas forcément condamnable, dans un premier temps, puisque nous sommes face à une expérimentation sociale, à un paradigme scientifique en construction. Voir Gagnon, 2008.
- 4 Renforcée en 2004, la Charte contient une dizaine d'engagements dont la planification et la conception urbaines : [www.ville-geneve.ch/fileadmin/public/Departement\\_1/Publications/engagements-d-aalborg-brochure-2010-ville-de-geneve.pdf](http://www.ville-geneve.ch/fileadmin/public/Departement_1/Publications/engagements-d-aalborg-brochure-2010-ville-de-geneve.pdf), page consultée le 26 mars 2011.
- 5 Au Québec, au chapitre environnemental, le programme Défi climat ainsi que la confection d'un certain nombre de bilans carbone permettent aux municipalités participantes une meilleure compréhension de cette interdépendance entre l'action individuelle et l'action collective, entre les échelles spatiales et leurs interactions.





CHRISTINE GAGNON



Développements de haute densité à Vancouver.

et Vancouver, s'inscrivent dans une démarche d'urbanisme durable et d'amélioration continue. Certaines ont fait le pari des écoquartiers à haute qualité environnementale (HQE), d'une mobilité durable; d'autres, celui du plan d'action intégré, participatif et prospectif que constitue l'Agenda 21 local (A21L). Au Québec, même si l'implication des villes est beaucoup plus récente qu'en Europe, des démarches globales de DD ont été amorcées. Citons celle de Montréal et de la Conférence régionale des élus (CRÉ) de Laval avec leur plan stratégique de DD, celle de Baie-Saint-Paul avec son deuxième A21L et son plan écoresponsable pour la Ville. Quels que soient l'état et la portée de ces démarches, elles reflètent certainement « une autre façon de construire et surtout de concevoir la «ville» (Émélianoff, 2002 : 204) dans le sens d'un développement urbain intégré.

### Une approche intégrée et transversale

Avec l'accélération de la mondialisation et de l'urbanisation, de nouveaux défis, tant sociaux, environnementaux, qu'économi-

ques sont apparus. Pour faire face à ces défis et mieux en maîtriser les risques inhérents, l'approche normative de l'aménagement s'avère insuffisante. L'adoption d'une approche intégrée, incluant les dimensions économique, sociale, environnementale et de la gouvernance, dans tous les projets urbains ou territoriaux – programmes, plans, politiques et interventions – permet de prendre en compte la complexité et de réduire l'incertitude. Il ne s'agit pas de coller, de juxtaposer ces dimensions, mais plutôt de documenter, voire de prévoir leurs interactions, et ce en collaboration avec les acteurs et les citoyens. Par exemple, l'approche de planification territoriale de Vancouver est architecturée selon trois concepts intégrateurs favorisant la mise en cohérence de ses projets : l'habitabilité, la durabilité et la résilience<sup>6</sup>. La mise en cohérence sous-tend une culture organisationnelle transversale, i.e. à multiacteurs, multitemporelle et multiscale, cherchant à intégrer les principes<sup>7</sup> de la durabilité urbaine. Elle contribue à contrecarrer les effets négatifs de la vision dominante qui est sectorielle ou dite en silo.

L'UNESCO a identifié cinq mesures ou *angles d'attaque*<sup>8</sup> pour répondre aux défis de la durabilité urbaine. En plus de la participation des populations, dont les plus fragilisées, à l'amélioration de la vie urbaine, elle a aussi noté l'adaptation de la formation des professionnels de la ville, le renforcement des capacités des institutions ainsi qu'une meilleure connaissance des problèmes urbains. Car la VD est encore un chantier en construction! C'est pourquoi la création de réseaux et d'espaces d'échange, sur les pratiques de durabilité, s'est avérée un outil précieux pour les collectivités européennes. Dans cette perspective, les professionnels de l'aménagement agissent comme des accompagnateurs en vue de faire émerger une vision partagée et durable du territoire ou de la ville.

### Les principes de la ville durable

Il serait prématuré d'enfermer la VD dans une seule définition<sup>9</sup>, compte tenu de l'état des connaissances et des pratiques en cours. C'est pourquoi l'entrée par les principes apparaît plus pertinente.

6 Le concept de résilience s'applique aussi à une communauté ; il renvoie à la capacité de s'adapter au changement. La Ville de Vancouver souligne que cela «demande la gestion adaptative comme modèle d'apprentissage et de rétroaction», tiré de Charlot-Valdieu et Outrequin, 2009 : p.25.

7 La Loi québécoise 118 a identifié 16 principes.

8 Les autres angles sont : les droits humains dans la ville; la lutte contre le racisme et l'exclusion; la mixité sociale et les risques de ségrégations sociales; la place des femmes et des enfants, et spécialement des plus défavorisés. (2002:3).

9 Il faut éviter, en recherche, le piège du normatif.



Six principes caractériseraient la VD qui :

- met en œuvre une **démarche intégrée** regroupant toutes les dimensions de la vie urbaine, les différentes échelles spatiales et temporalités du développement;
- mobilise **l'ensemble des acteurs** de la communauté tout en valorisant et renforçant leurs capacités;
- vise une **cohérence** dans ses activités et décisions quant aux enjeux, principes et grandes finalités de DD, telles que l'équité sociale, la vitalité économique et la viabilité environnementale;
- adopte un mode de **gouvernance territoriale**;
- valorise la culture, **la créativité, l'innovation, la formation et l'amélioration continues**;
- adopte des **outils de mesure** pour l'évaluation et le suivi du plan d'action et l'imputabilité des gestionnaires à cet effet.

### L'évaluation des enjeux dans l'aménagement de la ville durable

Les enjeux de la VD sont propres à chaque territoire. Toutefois, dans les pays occidentaux, certains enjeux sont communs tels que le transport actif et la mobilité durable, la biodiversité et les espaces verts, l'équité sociale/intergénérationnelle/spatiale<sup>10</sup>, la consommation et la production durables, la gouvernance territoriale i.e. participative<sup>11</sup>, la qualité de l'environnement, la vitalité économique, etc. Une fois ces enjeux documentés, à l'aide d'un état des lieux ou diagnostic territorial de DD, il importe de guider l'action à l'aide d'une évaluation en

continu, intégrée à la gestion urbaine. Plusieurs outils sont disponibles à cet effet : l'empreinte écologique, les indicateurs de DD urbains, l'évaluation des impacts, la grille de suivi, etc. Une telle évaluation permet aux décideurs de revenir sur des questions fondamentales, à savoir :

- 1) l'activité, actuelle ou à venir, permet-elle d'améliorer, voire **d'augmenter** la qualité de la vie, définie de façon précise en adéquation avec les composantes du DD (ex. biodiversité, développement humain, solidarité) ?
- 2) l'activité comporte-t-elle des **risques**, voire entraîne-t-elle des effets pervers, qui modifieront négativement le capital humain, social et environnemental (principe de précaution) ?

Toutefois, l'adoption d'une approche intégrée de planification et de gestion des territoires demande un leadership politique et technique complémentaire. D'autres obstacles nuisent au chantier de la VD.

### LES OBSTACLES SUR LE CHANTIER DE LA VILLE DURABLE

Nous n'avons retenu que trois obstacles illustratifs du propos: 1) l'intégration des enjeux du DD, 2) le cadre d'exercice de l'aménagement du territoire, et 3) la formation des professionnels. Premièrement, un certain nombre d'enjeux du DD ne sont pas couverts par les outils réglementaires de planification du territoire. Pensons seulement à l'équité sociale, aux changements climatiques ou encore la gestion des risques. L'approche intégrée de planification et d'aménagement s'avère particulièrement ardue. Dans les grandes organisations, chaque département/direction fonctionne selon un mode sectoriel de division du travail et non selon une problématique urbaine durable, tel le transport actif. Or la construction d'une VD nécessite une vision globale, multidimensionnelle où la valorisation de l'apprentissage collectif et territorial ainsi que la mise en débat des valeurs deviennent le socle d'une négociation raisonnée et consensuelle entre tous les types d'expertises et d'acteurs.

Deuxièmement, au Québec comme ailleurs, l'aménagement du territoire est devenu un champ d'expertise, une technique encadrée par des outils réglementaires où les problématiques environnementales (ex. changements climatiques) et sociales (ex. l'exclusion) demeurent secondaires et non reliées entre elles. La finalité initiale de l'aménagement, qui était de réduire les inégalités entre les territoires et les communautés, a fondu comme neige au soleil! Le troisième obstacle renvoie à la formation des professionnels de l'aménagement. Tant que les programmes de formation et de recherche<sup>12</sup> seront centrés sur l'aménagement comme une technique et n'intégreront pas l'urbanisme durable, il y a fort à craindre que la ville durable demeure une utopie et que les problèmes urbains continuent de se cumuler.

Une fois ces obstacles reconnus, les actions – s'inscrivant dans le chantier de la VD et promouvant une approche intégrée – mériteraient d'être encouragées concrètement par les gouvernements supérieurs. ■

*Christiane Gagnon, Ph.D en aménagement, est professeure au Département des sciences humaines de l'Université du Québec à Chicoutimi et codirectrice du Centre de recherche en développement territorial (CRDT). Madame Gagnon est aussi responsable d'un guide multimédia et interactif pour des agendas 21<sup>e</sup> siècle locaux (voir encadré de la page suivante).*

### BIBLIOGRAPHIE

- Charlot-Valdieu, C. et P. Outrequin. 2009. *L'urbanisme durable. Concevoir un écoquartier*. Paris. Éditions le Moniteur. 282p. et annexes.
- Emélianoff, C., 2005. «L'urbanisme durable en Europe : à quel prix?» in sous la direction de H. Bartoli. *Le développement durable. Une perspective pour le XXI<sup>e</sup> siècle*. Rennes, PUR, p.203-215.
- Gagnon, C. 2008. «Le développement durable : un nouveau paradigme scientifique?», in G. Mascicotte, *Sciences du territoire. Perspectives québécoises*. Québec, PUQ, p.335-367.
- Jacobs. P. 2007 «Nous sommes tous les urbains. Esquisses et perspectives de l'environnement urbain», in *Environnement urbain*, volume 1, p. c-1 à c-9.
- UNESCO. *L'UNESCO et les villes. Partenaires*. Service des relations extérieures et de la coopération, 2002, 26p.

10 Entre les territoires : quartiers, rural/urbain, centre/périphérie/, Nord/Sud.

11 Le DD a ajouté un quatrième pilier (cercle) : le mode de gouvernance territoriale qui se définit comme ouvert et partenarial.

12 Selon Jacobs, les organismes subventionnaires ne sont pas à l'avant-garde : « Le Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie du Canada (CRSNG) consacre 865 millions de dollars année aux 65 universités canadiennes, ce qui comprend 10 000 professeurs (...). Il n'y a pourtant pas un seul chercheur qui poursuit sa recherche sur la problématique de la ville durable. Pour (...) le Conseil de recherches en sciences humaines du Canada, seulement six projets prennent une telle orientation. » (2007 : c-3),

## Guide pour des agendas 21<sup>e</sup> siècle locaux

Le guide multimédia et interactif contient :

- Des textes vulgarisés détaillant les principales étapes d'une démarche territoriale de développement durable viable (DDV) :
  - o la mobilisation des acteurs et des ressources;
  - o la définition de la structure de travail;
  - o l'état des lieux et la vision stratégique;
  - o le plan d'action et sa mise en œuvre;
  - o l'évaluation et le suivi.
- Une douzaine de textes thématiques complémentaires : le rôle de villes dans les changements climatiques, l'éducation relative à l'environnement, etc.
- Une galerie d'expériences : des applications territoriales du DDV, en provenance du Québec et d'ailleurs dans le monde, à l'échelle de quartiers, de municipalités, de municipalités régionales de comté, de régions ou de départements.
- Une bibliothèque virtuelle : plusieurs centaines de titres et d'hyperliens.
- Un glossaire.

- Une section Quoi de neuf.
- Un abonnement à la liste d'envoi pour les nouveautés.
- Une plate-forme d'échanges avec le forum de discussion, une sorte de clinique pratique.

[www.a21l.qc.ca](http://www.a21l.qc.ca)



**Un accès unique à toute l'information  
et toutes les ressources du milieu du bâtiment durable**

LE PORTAIL DU BÂTIMENT DURABLE AU QUÉBEC  
**VOIRVERT.ca**

# Saguenay, une ville en changement

Francois Hains, urbaniste  
Nancy Bourgeois

Soucieux de rehausser la qualité de vie, d'améliorer l'environnement et de favoriser des économies locale et régionale dynamiques, le maire, M. Jean Tremblay, propose de réaligner la trajectoire de la ville et d'en orienter le développement par l'adoption d'un Agenda 21 local. Toutefois, la mise en œuvre d'actions favorisant un développement durable du milieu sous-entend une responsabilisation des individus pour qu'ils deviennent des acteurs et des agents de changement. Alors, comment sensibiliser et responsabiliser tous les membres de l'organisation municipale? Comment les mobiliser à l'atteinte d'un objectif commun : la production d'un plan de développement durable? Plusieurs pas ont été franchis depuis cette décision devant conduire à une modification des pratiques municipales.



*Saguenay a privilégié la formule de Forum ouvert afin d'établir un réel partenariat avec les employés municipaux dans l'élaboration de sa démarche d'écoresponsabilité*

## Une approche globale

Transformer la municipalité, questionner son mode de développement et revoir son influence sur la vie de la communauté est un défi de taille qui interpelle tous les citoyens et les acteurs du monde municipal. La mise en place de nouvelles pratiques inhérentes à une approche de développement durable remettra parfois en cause des pratiques établies, des concepts de gestion, des critères sociaux, esthétiques ou budgétaires du mode de développement traditionnel, mais la discussion doit être amorcée, les enjeux sous-jacents au développement durable étant valables.

Le nouveau rapport souhaité avec le développement force à revoir les indicateurs même de la santé et la vitalité municipale.

Rien ne devra échapper lors de la mise en place de cette nouvelle approche; l'ensemble des facettes concernant la vie municipale devra être revisité. Les budgets municipaux seront revus, les priorités d'autrefois ne seront plus nécessairement celles de demain. Tout doit être repensé et la meilleure équipe n'y arriverait pas seule. La participation et l'adhésion de tous les acteurs est donc essentielle afin que le changement de paradigme n'émerge pas d'un seul lieu, mais soit issu de plusieurs sources.

La démarche proposée prévoit que le développement durable soit envisagé non seulement en fonction d'une approche territoriale, mais également en fonction de l'organisation municipale. En effet, la municipalité est, elle-même, un acteur majeur dans le développement de la ville. Au cœur

de ce changement, il importe que chacun des employés municipaux devienne écoresponsable, afin de transmettre et de porter cette philosophie et de faire en sorte que l'organisation développe ses initiatives et modifie ses automatismes comportementaux au profit de nouvelles habitudes de fonctionnement.

## Une stratégie organisationnelle

Le mode traditionnel de réalisation d'études dans une organisation administrative de la taille de Saguenay suit généralement un processus préétabli allant de la nomination d'un chargé de projet à la réalisation d'études spécifiques puis à la présentation des résultats et à la proposition d'un plan d'action. Lorsque le processus se veut plus élargi, il arrive que des membres de l'organisation puissent discuter des résultats et sensibiliser les parties prenantes à la démarche. L'organisation essaie, par la suite, de convaincre le personnel du bien-fondé du processus, souvent avec des résultats mitigés.

À Saguenay, le maire, désirant recueillir l'adhésion de son personnel afin d'une part, d'établir un réel partenariat et, d'autre part, de diminuer la résistance au changement, a privilégié la formule de « forum ouvert ». La démarche retenue se veut simple et efficace. Aucune étude ne serait réalisée. Aucun résultat prédéterminé. Saguenay a fait le choix de faire confiance à son personnel en misant sur la maturité des individus et l'intelligence collective.

Mettant à profit l'expérience et les connaissances de chacun des membres de l'organisation, quel que soit son rôle, la démarche d'écoresponsabilité a été initiée. L'objectif n'étant pas de réaliser un plan quinquennal d'intervention, mais de cibler des actions



Le maire de Saguenay, M. Jean Tremblay, propose de réaligner le développement de la Ville vers une approche privilégiant le développement durable par l'adoption d'un Agenda 21, local.

- L'amélioration de l'efficacité énergétique dans le contexte des changements climatiques;
- La dynamisation de l'économie locale;
- La progression de la gouvernance participative, de l'équité et de la coopération territoriale;
- Le rehaussement de la qualité de vie.

*L'état des lieux*, réalisé par Mme Christiane Gagnon et son équipe, se veut le cadre de référence permettant aux citoyens et aux acteurs territoriaux d'établir des constats. Il offre une représentation globale et commune des différentes problématiques présentes sur le territoire. *L'état des lieux* sera présenté à la population à l'automne prochain et servira de base aux consultations. Les trois objectifs visés sont d'offrir une synthèse de l'état et des enjeux du développement durable, de stimuler et d'alimenter les réflexions et les échanges sur la base de l'identification d'un certain nombre de forces et de faiblesses et finalement de

rapides, à court terme, sur lesquelles on pourrait agir immédiatement, les petites victoires partagées ayant souvent plus d'effet mobilisateur sur les employés que les programmes de sensibilisation.

Les différents échanges conciliés dans près de 60 rapports d'ateliers ont permis à trois cents acteurs de soumettre plus de 500 propositions. Les personnes qui ont participé à ces échanges ont bien ciblé les buts à atteindre et le répertoire des actions et gestes proposés est crédible et réalisable. De plus, le personnel, devenu agent de changement, est prêt à le mettre de l'avant.

### Une stratégie territoriale

Parallèlement à cette démarche organisationnelle, Saguenay devait connaître la situation concernant les différentes dimensions du développement durable sur son territoire. Un portrait de «*l'état des lieux*» a été réalisé conjointement avec l'Université du Québec à Chicoutimi.

Huit enjeux ont ainsi été établis pour cerner la réalité saguenéenne :

- Le redressement de la décroissance démographique;
- La cohabitation harmonieuse des usages territoriaux;
- La valorisation du transport actif et en commun;
- Le rehaussement de la qualité de l'environnement;



Les différents échanges réalisés par les employés municipaux ont été conciliés dans 60 rapports et ont permis de soumettre plus de 500 propositions en vue d'établir un plan d'action pour Saguenay.



Les politiques de requalification et de redynamisation des centres-villes de Saguenay sont au cœur des préoccupations municipales et s'intègrent dans la démarche de développement durable.





VILLE DE SAGUENAY

*L'état des lieux* cerne huit enjeux sur la réalité saguenéenne et ses enjeux

préparer le plan territorial et collectif d'actions de développement durable à Saguenay.

Avec ses nombreux indicateurs, *L'état des lieux* devra conduire à l'action. Les bilans devront dépasser éventuellement le constat et forger des outils qui permettront de mettre en branle l'ensemble du lot d'information obtenu.

Le schéma d'aménagement de Saguenay, élaboré parallèlement à la démarche de développement durable, intègre déjà plusieurs préoccupations retenues par *L'état des lieux* et ce tant aux plans social, économique que territorial. Il retient des gestes majeurs devant conduire à un réaligement du développement saguenéen.

#### Le développement durable en action

À la demande du maire, M. Jean Tremblay, des actions immédiates ont déjà été

amorcées à partir de ce cheminement dans lequel Saguenay s'est inscrit. Ainsi, un guide sur le comportement écoresponsable a été publié pour l'ensemble des citoyens, une foire commerciale est organisée annuellement pour valoriser la production et l'achat locaux, les démarches de valorisation des matières résiduelles avancent à grands pas, le schéma d'aménagement intègre plusieurs des concepts de *L'état des lieux*. Les événements et activités municipales deviennent écoresponsables. Les politiques de requalification et de redynamisation des cinq centres-villes de Saguenay sont au cœur des préoccupations municipales, un quartier commercial vert est en cours d'élaboration et les quartiers blancs (sans fondant à neige) se multiplient. La transformation de voies de circulation en voies piétonnières est de plus en plus à l'ordre du jour. Saguenay s'inscrit dans une longue marche vers une ville durable.

Pour faciliter, guider et orchestrer ces profondes transformations des modes de développement, l'urbaniste est appelé à jouer un rôle de premier plan. Pour façonner l'image du futur, il devra, par contre, dépasser les frontières traditionnelles des modes de réalisations d'études et d'analyses pour associer l'ensemble des acteurs tout au long du cheminement et faire en sorte que le développement durable ne soit pas seulement une nouvelle approche, mais un réel changement de valeurs. ■

*Francois Hains est directeur du développement commercial et services de Promotion Saguenay à la Ville de Saguenay. Architecte paysagiste et urbaniste, il détient également une maîtrise en administration publique. M. Hains assure la coordination de la démarche de développement durable pour la Ville de Saguenay.*

*Nancy Bourgeois est conseillère à l'environnement à la Ville de Saguenay. Elle détient une formation en géographie et aménagement du territoire et un diplôme d'études supérieures spécialisées en gestion de projet. Mme Bourgeois est chargée d'accompagner l'organisation municipale dans sa démarche d'écoresponsabilité ayant pour objectif l'élaboration d'un plan de développement durable.*

#### BIBLIOGRAPHIE

Beaulieu, Étienne. *Comment faire de Saguenay une organisation écoresponsable? Compte rendu d'atelier, Forum ouvert sur le développement durable.* Grisvert. Rapport d'atelier 6-12-18 avril 2011.

Gagnon, Christiane. *État des lieux du développement durable et viable à Saguenay, Jalon pour une démarche d'agenda 21<sup>e</sup> siècle local.* Université du Québec à Chicoutimi. Octobre 2009.

PREMIÈRE ÉDITION

27<sup>au</sup> 29 OCTOBRE - PALAIS DES CONGRÈS DE MONTRÉAL

— La —  
GRANDE  
DÉGUSTATION  
DE Montréal 2011

VINS, BIÈRES ET SPIRITUEUX

LAGRANDEDEGUSTATION.COM

présentée par



ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DES AGENCES  
DE VINS, BIÈRES ET SPIRITUEUX INC.



Région de Montréal

# Une ceinture verte grandeur nature

Émie Labrecque

Dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, l'aménagement et la préservation de la nature dans la communauté métropolitaine et sur les îles de Montréal et Laval font l'objet de préoccupations. Les pressions, qu'elles soient exercées sur les espaces boisés ou agricoles, sont omniprésentes, engendrant au fil des ans une perte de connectivité entre les grands massifs forestiers des Laurentides au nord et des Appalaches au sud.

années annoncent que la pression sera maintenue. En plus de réduire la biodiversité, cette perte de territoire naturel, considérée exceptionnelle dans les régions du sud du Québec (Atlas de biodiversité du Québec, 2005), a des effets sur la qualité de la vie de la population. En effet, il a été démontré que plus les citoyens se retrouvent éloignés de la nature, plus ils font face à des problèmes sociaux autant que physiques (phénomène connu sous le nom de «Nature deficit disorder» (Louv, 2005). Pourtant, malgré la réduction de la superficie boisée, 3,4 millions de Québécois pratiquent au moins une activité récréative liée à la faune et à la nature, représentant des dépenses de 3 milliards de dollars (Gouvernement du Québec, 2011).

Devant ces enjeux majeurs, il est aujourd'hui important de mesurer l'ensemble des avantages environnementaux, sociaux et économiques que retire la population du milieu naturel entourant la région montréalaise (territoire de la Ceinture verte) afin de l'inclure efficacement dans la prise de décision publique et de sensibiliser la population à ces questions. Ce projet de mise en valeur du capital naturel s'appuie sur des initiatives internationales déjà reconnues telles que *The Economics of Ecosystems and Biodiversity* (TEEB).

## Une approche de préservation des espaces naturels autour des villes

Le concept de ceinture verte est né à Londres dans les années 1950. Visant à limiter la perte des espaces naturels et agricoles par une urbanisation galopante, ce concept s'est multiplié dans le monde. Au Québec et plus spécifiquement à Montréal, les volontés quant à la préservation de tels

milieux proviennent autant du gouvernement provincial, que de la Communauté métropolitaine de Montréal ainsi que de sa population et des organismes de conservation. Aujourd'hui, grâce à la crédibilité et l'expertise d'organisations comme la Fondation David Suzuki, impliquée dans les ceintures vertes de Toronto et Vancouver, et de Nature-Action Québec (NAQ) qui, depuis plusieurs années a acquis des terrains dans la Ceinture verte Montréalaise, un tel projet pour Montréal devient réalité.

La vision de la Fondation David Suzuki et de Nature-Action Québec conduit à conserver les milieux naturels existants et restaurer leur connectivité en misant sur le concept de zéro perte nette, maintenir l'usage agricole et son dynamisme, assurer la pérennité de la biodiversité en développant des liens propices à la connexion de pôles de biodiversité, améliorer l'accès de la communauté aux milieux naturels ainsi qu'à favoriser des pratiques de foresterie durable.

Les premières étapes qui permettront la concrétisation du projet et la prise de décisions éclairées sont les suivantes :

1. Établir les contours de la Ceinture verte de la métropole de Montréal;
2. Comprendre la valeur économique des biens et services écologiques;
3. Identifier des outils de mise en valeur stratégique;
4. Catalyser les acteurs autour d'un concept commun de ceinture verte;
5. Appuyer la mise en œuvre du projet de préservation et de mise en valeur de la Ceinture verte de Montréal.

En 1978, la *Loi sur la protection du territoire agricole*, devenue la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*, est mise en place suite au constat alarmant de la diminution des superficies cultivables. Celle-ci permet de freiner les pressions sur ce type de territoire, maintenant un capital économique et naturel d'intérêt en plus de recéler une multifonctionnalité essentielle au bien-être collectif (accessibilité des produits, esthétique du paysage, fonctions écologiques, vocation patrimoniale). Pourtant, malgré cette loi, des dérogations au cas par cas ont rogné et continuent de rogner ces espaces. En combinaison à la crise forestière actuelle, il est aisément compréhensible que les propriétaires fonciers préfèrent vendre un terrain à un promoteur immobilier plutôt que d'investir dans le reboisement, devenu marginal.

Les statistiques viennent corroborer ces faits. Depuis les années 1980, la superficie des espaces naturels dans la Communauté métropolitaine de Montréal diminue en moyenne de 1,8 % par année. Une récente étude universitaire démontre que plusieurs MRC autour de Montréal se retrouvent avec moins de 30 % de superficie à l'état naturel, soit le «seuil critique pour le maintien de la biodiversité» (Rompré et al, 2007). Or, les projections démographiques des 25 prochaines



Même si plusieurs organismes ont déjà travaillé à la conservation de la Ceinture verte, le projet Grandeur Nature est une démarche mobilisatrice afin que les multiples acteurs du milieu s'engagent dans des actions concrètes pour préserver la qualité de l'air, de l'eau et le bien-être collectif des populations. Quatre années sont prévues pour arriver à l'accomplissement de ce projet de société. On comprend rapidement que le rôle des urbanistes dans cette démarche sera crucial. Véritables liens entre l'occupation du territoire et sa cohérence, ils devront amener les municipalités à dépasser les limites administratives par l'adoption d'une démarche de concertation qui permettrait d'élaborer et de proposer :

- des modifications législatives favorisant la mise en place d'un mécanisme de création, protection, restauration et mise en valeur de milieux naturels dans la Ceinture verte de Montréal;
- une planification de zones agricoles tampons, compatibles avec les milieux naturels du territoire, permettant une intégration de la nature en ville;
- une meilleure planification visant une densification de l'urbanisation du territoire (localisation des infrastructures d'utilités publiques, du réseau routier, du développement résidentiel, commercial et industriel);
- des moyens de valorisation de la préservation des milieux naturels existants par la conservation volontaire, leur maintien sous couvert forestier et, lorsque compatibles, l'agrotourisme et les activités récréatives;
- une promotion de la restauration des liens naturels entre les milieux existants, entre autres, par le soutien de projets : création de bandes riveraines et de haies brise-vents, reboisement des bords d'autoroute, mise en place de corridors forestiers et initiatives en agroforesterie.

#### Déjà des réalisations au Québec

Actuellement, Nature-Action Québec, par ses différents projets d'intendance et de gestion des milieux naturels, a déjà pris une longueur d'avance. La mise en place d'un plan de gestion durable du mont Rouge-mont, la protection et la mise en valeur du



Ceinture verte de la région de Montréal.

Corridor forestier du mont Saint-Bruno ainsi que le programme Sous mon aile du mont Yamaska pérennise des espaces naturels et leur biodiversité en collaboration avec des associations locales et des propriétaires privés. NAQ utilisent aussi d'autres moyens tels que des ententes de conservation, des plans d'aménagement multi ressources avec options de conservation, des programmes de restauration, sans oublier des acquisitions et des servitudes. Ainsi, plusieurs milieux naturels de la Ceinture verte bénéficient déjà d'une protection; le projet est donc, pour ainsi dire, déjà commencé. De plus, la connectivité aux grands massifs forestiers que sont Les Laurentides et les Appalaches tend à se concrétiser grâce aux projets de corridors entamés par NAQ (exemple du corridor Vert de Vaudreuil – Soulanges et Lévy – Châteauguay et le parc des Grèves de Contrecoeur).

Ainsi, il y a tout lieu de croire que la volonté exprimée depuis maintenant plus de 100 ans (Sénécal, 2001), quant à une rationalisation de l'urbanisation et l'organisation des milieux naturels à Montréal et sa région périurbaine, se réalise un jour. En effet, aujourd'hui, avec l'appui de fondations de renom comme la Fondation David Suzuki, les actions débutées par une organisation comme Nature-Action Québec, combinées aux volontés gouvernementale et populaire, rendent envisageable la réalisation de ce projet intégrateur et rassembleur bénéfique aux générations futures. Pour ce faire, les urbanistes, grâce à leur savoir-faire et à leur

vision d'ensemble, auront un rôle majeur pour assurer la cohérence de ce grand projet intégrateur qu'est cette Ceinture Verte Grandeur Nature de Montréal. ■

*Émie Labrecque détient une maîtrise en sciences géographiques et est chargée de projets, responsable de la Ceinture verte de Montréal, à Nature-Action Québec.*

#### BIBLIOGRAPHIE

- Louv, R., *Last Child In The Woods: Saving Our Children From Nature-deficit Disorder*. Algonquin Books of Chapel Hill, 2005, 390 pp.
- Rompré, G., Boucher, Y., Bélanger, L., Côté S., Robinson, W.D., *Conservation de la biodiversité dans les paysages forestiers aménagés : utilisation des seuils critiques d'habitat*. The Forestry Chronicle. Vol. 86, no 5, 2010, pp. 572-579.
- Sénécal, G., Hamel, P., Guerpillon, L., Boivin, J., *Aménager la métropole nature : retour sur les efforts passés de planification dans la région de Montréal et essai d'évaluation de la situation actuelle des banlieues*. Géocarrefour. Vol. 76, no 4, 2001, pp. 303-317.
- Tardif, B., Lavoie, G., Lachance, Y., *Atlas de la biodiversité du Québec. Les espèces menacées ou vulnérables*. Gouvernement du Québec, ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, Direction du développement durable, du patrimoine écologique et des parcs, Québec, 2005, 60 p.
- Sukhdev, P. et al., TEEB (2010) *L'Économie des écosystèmes et de la biodiversité : Intégration de l'Économie de la nature. Une synthèse de l'approche, des conclusions et des recommandations de la TEEB*. Bonn, 2010, 46 p.



## Transport collectif et aménagement

# La vision d'avenir de la STM

Étienne Lyrette, urbaniste

Au cours des soixante dernières années, l'usage accru de l'automobile individuelle a conditionné le développement de nos villes avec les conséquences que nous connaissons : congestion, étalement urbain, émission de gaz à effet de serre (GES), etc. Aujourd'hui, le concept de développement durable laisse voir le rôle essentiel que joue le transport sur le développement de nos villes et nous pousse à donner une plus grande place aux transports collectifs. Ceux-ci constituent une alternative abordable pour se déplacer, contribuent significativement à la réduction des GES et à l'amélioration de la qualité de vie en plus de générer plus de retombées économiques positives que tout autre investissement en transport. Avec son Plan stratégique 2020, la Société de transport de Montréal (STM) propose à l'ensemble des parties prenantes un virage clair en faveur des transports collectifs.

### Le Plan stratégique 2020, un plan ambitieux, mais réaliste...

Le Plan stratégique 2020 de la STM présente la vision de l'entreprise et ses projets pour les dix prochaines années. Les propositions s'inscrivent dans la foulée des orientations énoncées dans le Plan de transport de la Ville de Montréal et dans la Politique québécoise du transport collectif du ministère des Transports du Québec qui visent à faire du transport collectif le moyen de transport privilégié dans la région de Montréal.

De façon plus précise, le Plan vise une augmentation de l'achalandage de 40 % pour atteindre 540 millions de déplacements en 2020. Ceci représente un transfert modal de 5 % des automobilistes vers le transport collectif. Le Plan repose sur plus de 90 actions allant des prolongements de métro à la mobilisation des employés. Pour les besoins de l'article, nous nous attarderons plus spécifiquement sur quelques actions en lien avec l'amélioration du réseau de surface, alors qu'elles concernent plus spécifiquement les questions d'aménagement du territoire.

### Améliorer l'offre de service du réseau de surface

Pour atteindre ses objectifs, la STM vise, entre autres, à augmenter l'offre de service sur son réseau de surface de 32 % d'ici à 2020. Plusieurs projets nécessiteront alors une révision du partage de l'espace urbain.

À court terme, la STM prévoit de faire passer le nombre de kilomètres de voies équipées de mesures préférentielles pour bus (MPB) de 105 km à plus de 375 km sur l'île de Montréal. Composées principalement de voies réservées et de feux prioritaires, les MPB rendent le réseau de surface plus fiable en plus de permettre des déplacements plus rapides.



Projet de tramway de Montréal

La STM entend également déployer un réseau de système rapide par bus (SRB). Règle générale, un SRB requiert des voies réservées en site propre, des stations et des véhicules modernes et un système d'information à la clientèle performant. Un SRB améliore la compétitivité du transport collectif sur les axes à fort achalandage et représente un excellent compromis entre les bus et les modes plus lourds (métro/tramway), tout en offrant un service attrayant à moindre coût. En collaboration avec l'Agence métropolitaine de transport (AMT), le premier SRB sera mis en service sur l'axe Pie IX en 2013.



Le SRB Pie-IX comprendra deux voies bidirectionnelles au centre du boulevard, des îlots sécurisés pour l'embarquement et une vingtaine d'arrêts sur 10 km.



Le Plan stratégique 2020 comprend également le déploiement d'un réseau de tramways. Le tramway représente à la fois un moyen d'améliorer la mobilité des personnes et un instrument de requalification urbaine, d'embellissement et d'amélioration de la qualité de vie des résidents des quartiers qu'il dessert. Il est particulièrement adapté aux secteurs peuplés qui présentent une grande diversité d'activités nécessitant des déplacements durant toute la journée. Conformément au Plan de transport de la Ville de Montréal, le réseau comprendra, à terme, 22 km de voies répartis sur trois lignes: Côte-des-Neiges, Parc, Centre-Ville.

Étant donné que la flotte de véhicules augmentera significativement au cours des prochaines années, la STM devra également construire des centres de transport pour permettre l'entretien de son matériel roulant (bus, bus articulés, futurs bus électriques et tramway, etc.). Afin de maintenir l'efficacité de son réseau, ces imposants édifices doivent être construits à distance raisonnable des principales zones desservies. L'implantation de ce type de bâtiment dans un milieu urbain soulève systématiquement une série d'enjeux chez les riverains. Ces projets, essentiels à l'augmentation de l'offre de service, doivent donc faire l'objet de consultations auprès des principaux acteurs du milieu hôte et d'un design soigné.

### Des opportunités et des défis

Le déploiement massif de MPB et l'introduction de SRB et de tramways dans les rues de Montréal sont l'occasion d'une revitalisation urbaine importante le long des axes ciblés et d'un nouveau partage de la chaussée. De plus, pour les secteurs qui accueilleront ces infrastructures, cela permettra de remédier aux problèmes engendrés par une

trame urbaine historiquement mal adaptée au transport collectif et principalement développée pour faciliter l'usage de l'automobile depuis le milieu du 20<sup>e</sup> siècle.

En rétablissant un meilleur équilibre dans le partage de l'espace public et en déployant des modes de transport collectif efficaces et modernes, les autorités municipales augmentent l'attractivité des quartiers centraux. En effet, ces interventions viennent réduire le nombre de déplacements en automobile, améliorer la qualité de l'air, favoriser les modes de transport actifs (marche, vélo), créer des pôles d'activités mixtes autour des stations, augmenter la valeur des propriétés environnantes, tout en offrant une solution de mobilité simple et abordable.

Cela dit, la réduction de l'espace dédié à la circulation automobile et au stationnement en milieu urbain n'est pas une mince affaire, puisqu'elle implique un profond changement de paradigme. Toute modification à ce chapitre entraîne systématiquement des levées de boucliers de la part de plusieurs acteurs, notamment sur les artères commerciales. Pour garantir une intégration harmonieuse de ces modes de transport, il faut s'assurer de l'implication des citoyens, des commerçants, des élus, des arrondissements et de la ville, afin qu'ils participent activement au développement de solutions novatrices aux problèmes rencontrés. Plus les acteurs seront mis à contribution en amont dans le processus de planification, plus le résultat sera satisfaisant pour eux.

### Un aménagement favorable à l'utilisation des transports collectifs

La seule augmentation de l'offre de service ne permettra pas d'atteindre les objectifs du Plan. En effet, la STM devra également

compter sur un meilleur arrimage entre aménagement et transport collectif. Pour être efficaces et attrayants, les transports collectifs doivent jouir d'une trame urbaine continue, d'un seuil minimal de densité et d'une mixité d'usages. Le contrôle plus serré des périmètres d'urbanisation et l'inclusion d'orientations favorisant la mixité et l'augmentation de la densité dans les schémas d'aménagement et les plans d'urbanisme sont autant de mesures qui favorisent l'utilisation et le développement des transports collectifs. Il est également essentiel que l'efficacité d'un axe de transport soit calculée en fonction du nombre de personnes qui y circulent et non en fonction du nombre de véhicules qui s'y déplacent. Autrement dit, il faut passer de la gestion des véhicules à la gestion de la mobilité.

La STM entend aussi s'assurer auprès des différents partenaires métropolitains et du ministère des Transports du Québec de l'intégration du transport collectif dans la planification de chacun des grands projets routiers et immobiliers à caractères résidentiel, commercial et industriel.

Pour atteindre les objectifs de son Plan, la STM aura besoin de l'appui des urbanistes et des spécialistes de l'aménagement, afin de faciliter la mise en place de plusieurs de ses projets et de favoriser un milieu propice à l'utilisation des transports collectifs. Cet arrimage mènera au développement de quartiers et de villes durables, conviviaux et mieux adaptés aux besoins des gens qui y résident et y travaillent. ■

*Étienne Lyrette, urbaniste, est conseiller corporatif à la Société de transport de Montréal. Il est titulaire d'un doctorat en études urbaines de l'INRS-UCS. Il travaille à la Société de transport de Montréal depuis 2009.*

## La STM en bref...

14<sup>e</sup> entreprise en importance au Québec, la Société de transport de Montréal assure quelque 1,2 million de déplacements par jour, soit près de 80 % des déplacements en transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal et près de 70 % au Québec. Elle emploie plus de 8 900 personnes, dont la moitié sont directement en contact avec la clientèle. La Société exploite un parc de 1 680 autobus. Le réseau compte 206 lignes d'autobus, dont 155 sont accessibles aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant et 20 lignes sont dédiées au service de nuit. Le métro quant à lui est constitué de quatre lignes totalisant 71 kilomètres de voie et desservant 68 stations. La STM offre également un service de transport adapté porte-à-porte pour les personnes ayant des limitations fonctionnelles.

# Demain, l'agriculture dans la ville

Entrevue avec Éric Duchemin, professeur associé à l'UQAM

Propos recueillis par Catherine Vandermeulen, urbaniste-stagiaire

En décembre dernier, Éric Duchemin était conférencier à URBA 2015, forum dirigé par sa collègue, la professeure Florence Junca Adenot du Département d'études urbaines et touristiques, de l'UQAM. Dans le cadre de cette conférence, tout en faisant un historique de l'agriculture urbaine à Montréal et ailleurs, il présenta comment cette agriculture répond aux grands objectifs du nouvel urbanisme. Dans cette entrevue, nous explorons avec lui comment l'agriculture et l'urbanité pourraient et devraient se concilier.

## Comment l'engouement pour l'agriculture urbaine modifie-t-il l'aménagement du territoire?

C'est toujours à démontrer. L'aménagement du territoire se trouve encore terriblement normé et il n'intègre que rarement une logique environnementale. Néanmoins, l'urbanisme agricole (*agricultural urbanism*<sup>1</sup>) ou l'urbanisme alimentaire (*Food urbanism*) se développe en plusieurs endroits, c'est-à-dire un urbanisme basé sur des enjeux alimentaires. À l'heure actuelle, on observe nombre de déplacements entre le lieu de production - le champ ou la serre - et le lieu de consommation - le restaurant, l'épicerie ou le supermarché. Il n'y a pas de proximité.



Jardin dans un escalier

DES JARDINS SUR LES TOITS

Avec l'urbanisme agricole, on tente de situer la production près des, sinon dans, les marchés de proximité. Ainsi, en plus de réduire les déplacements automobiles, de favoriser la marche et de créer des quartiers verts, il est primordial de réserver des espaces pour la production alimentaire. Il faut bien sûr réfléchir à l'ensoleillement des lieux de production pour pouvoir récolter des aliments et ensuite les mettre en marché localement.

## Faut-il réviser l'urbanisme réglementaire et opérationnel pour tailler une place à l'agriculture urbaine?

Dans les anciens quartiers urbains, il faut sans doute réviser l'aménagement priorisé. Par exemple, le plan particulier d'urbanisme de Griffintown n'affecte aucun espace à l'agriculture urbaine ou à l'alimentation locale en général. La clientèle cible des magasins à grande surface n'est pas celle qui habite le quartier, mais plutôt celle qui transite entre la Rive Sud et Montréal. Des conditions semblables s'appliquent aux projets immobiliers situés en banlieue. Évidemment, on réserve des espaces le long des voies ferrées pour l'agriculture urbaine, mais il ne faut pas seulement de petits lots.

En ce moment, on parle beaucoup d'interdisciplinarité, de mixité et de diversité. Par contre, lorsque nous construisons, nous homogénéisons la ville : une zone commerce, une zone habitation et, à l'extérieur, une grande zone agricole. Il faudrait plutôt faire des projets urbains mixtes en

damier, c'est-à-dire faire de l'agriculture à petite échelle à côté des habitations et des commerces. Je ne parle pas de fermiers qui vont démarrer leur tracteur à 3 h du matin ou de mégaporcheries, mais de champs d'agriculture intensive avec des engrais autres que du purin liquide, donc inodore. Il faut réfléchir différemment au développement avec les promoteurs. Il est aussi nécessaire de changer la réglementation municipale. Par exemple, dans les banlieues du Québec (ou de Montréal), on n'a pas le droit de faire pousser des légumes devant sa maison. Un aménagement paysager avec des arbustes ou une pelouse est obligatoire. Les jardins maraîchers sont illégaux en devanture! Pour contourner de tels règlements les résidents doivent faire preuve d'imagination et créer des aménagements paysagers comestibles. À Sherbrooke les amis de la terre ont fait changer la réglementation.

## Quel est le rôle de l'urbaniste en matière d'agriculture urbaine?

Le rôle de l'urbaniste est d'inviter des joueurs non traditionnels qui viennent du domaine de l'environnement, des sciences sociales et peut-être aussi des groupes de citoyens pour revoir de quelle façon nous développons la ville. Il voudrait aussi voir établir de nouveaux critères qui prennent en compte l'agriculture urbaine. Les nouveaux projets immobiliers intègrent l'agriculture urbaine ou y font référence dans leur matériel promotionnel. On observe un intérêt grandissant.

1 Pour en savoir davantage visiter le site web [www.agriculturalurbanism.com](http://www.agriculturalurbanism.com).





Atelier de travail dans les jardins du Collectif de recherche en aménagement paysager et agriculture urbaine durable (CRAPAUD)

En plus de l'agriculture urbaine, on peut parler de biodiversité, de pollinisateurs. Ce sont tous des éléments qui doivent se rajouter aux plans d'urbanisme. Nos plans se basent sur la question de la mobilité. Il faut faire circuler les chars! L'étalement urbain augmente, et on discute des impacts en disant que ce n'est pas si mauvais que ça. Je crois qu'il y a quelque chose qui ne marche pas. Je ne suis pas contre le fait que les gens ne veulent pas vivre à Montréal. Je ne veux pas obliger tout le monde à vivre en ville, mais reproduire la mono utilisation, c'est

inacceptable. À ce jour, j'ai toujours l'impression que nous prenons un tampon encreur, et, rapidement, nous reproduisons la même empreinte et nous étalons les banlieues. Nous n'allons quand même pas aller jusqu'à faire des beignes comme aux États-Unis!

### L'agriculture serait donc un élément urbain?

La viabilité urbaine, d'après moi, se base sur plusieurs éléments, dont la démocratie, et l'agriculture urbaine. Dans les jardins,

on observe la mobilisation de jeunes, de personnes âgées, de travailleurs, d'immigrants à travers la production d'aliments. C'est un lieu de rencontre un peu comme les places publiques de l'Europe. Est-ce que ces gens deviennent amis? Pas nécessairement, mais ils ont l'occasion de se côtoyer. Les jardins communautaires accueillent beaucoup de nouveaux arrivants, où ils produisent des aliments qui ne sont pas en vente ou qu'ils n'ont pas les moyens de s'acheter. Durant les premières années qui suivent leur arrivée, ils ne parlent pas aux autres. Mais tranquillement, on voit se faire un rapprochement. Je le vois dans mon jardin. Une petite communauté bengalie est arrivée il y a environ sept ans. Les enfants ont vite fait d'apprendre toutes les langues et jouent le rôle d'interprète pour les personnes âgées. On se connaît, on se comprend, c'est un des éléments d'intégration. Évidemment, ce ne sont pas tous les jardiniers qui sont accueillants, mais en communiquant, discutant, essayant de se comprendre, on aplanit les différences.

### Est-ce qu'il y a des modèles exemplaires à Montréal ou au Québec?

Le programme des jardins communautaires de la Ville de Montréal, qui a déjà été reproduit, est reconnu au niveau international. En parallèle, Jean-Marie Chapeau de Centraide du Grand Montréal, a

## Vous avez cofondé l'École d'été d'agriculture urbaine : comment et pourquoi poursuivre?

Comme chercheur en changement climatique, un autre univers, mon champ d'intérêt a évolué. Je suis aussi un agriculteur urbain, un fermier urbain. Devant l'absence de recherche sur l'agriculture urbaine, je me suis impliqué. Longues discussions avec Jean-Philippe Vermette, cofondateur de CRAPAUD qui me dit : « Tu m'as parlé d'une idée de faire une école d'été. Sur l'agriculture urbaine ? » Nous l'avons donc créée avec une troisième personne, Fabien Wegmüller, maintenant actif dans ce domaine en Suisse. Elle a commencé en 2009. Ce sera donc la troisième en 2011.

Nous avons les ressources. Fallait-il continuer? Oui, car c'est un vrai succès – déjà 150 inscriptions plus une liste d'attente! Des gens d'un peu partout : Brésil, Liban, France. En 2010 : deux Allemandes, une Belge, une Américaine, une Burkinabé. C'est donc international. On vise une formation diversifiée d'une année à l'autre, théorie et pratique, ainsi qu'une participation active. On tente aussi de mélanger les domaines – des urbanistes, des architectes et d'autres disciplines. On a travaillé beaucoup autour de l'idée de la charrette : difficile, les gens n'étant pas toujours accoutumés à ce concept. L'année passée, nous avons même donné un cours de maîtrise. Donc, des étudiants qui suivent un vrai cours avec 45 heures de formation universitaire, qui eux connaissent bien le concept de charrette, ont dirigé les équipes de charrette et accompagné les groupes, car à plus de 100 participants, les organisateurs ne peuvent pas suivre tout le monde. En 2012, nous récidiverons certainement pour une 4<sup>e</sup> édition.

Pour en savoir d'avantage [www.agricultureurbaine2011.org](http://www.agricultureurbaine2011.org)

2 Pour en savoir davantage, consulter le site web du Regroupement des jardins collectifs de Québec [www.rjqc.ca/node/110](http://www.rjqc.ca/node/110).

beaucoup contribué au développement des jardins collectifs<sup>2</sup> chez nous tel qu'on en voit aussi à Cuba ou aux États-Unis, dont il faut tirer des leçons. Chaque ville aura à reprendre et déployer son propre modèle. C'est ce que Paris a fait avec les jardins partagés, une variation sur le modèle collectif. Ce ne sont que deux exemples. D'autres sont à dégager. Par exemple, quand le projet immobilier du Nordelec a été présenté, nous avons travaillé avec un groupe communautaire de Pointe Saint-Charles (Montréal) pour exiger une augmentation de 15 % de la superficie des parcs pour l'agriculture urbaine. La superficie ne devait par nécessairement être utilisée pour l'agriculture urbaine, mais elle devait au minimum être apte à accueillir l'agriculture urbaine. Après ça, les gens peuvent décider. Pour moi, c'est essentiel.

### Y aurait-il des modèles d'ailleurs que nous devrions adopter?

Nous devrions plutôt vaincre les stéréotypes qui persistent. Nous parlons beaucoup du concept d'agriculture urbaine, de son élé-



Mur jardin à Montréal

ment éducatif, de l'aspect social et d'autres bienfaits, pour ensuite le délaïsser. Les promoteurs, les aménagistes, les urbanistes ne s'y intéressent pas. Peut-être par méconnaissance?

Il y a quelque temps, nous avons rencontré des fonctionnaires de la division des immeubles de la Ville de Montréal. Des gens très instruits, mais quand nous parlions d'agriculture, certains rigolaient, parce que, pour eux, l'agriculture se passe dans les champs avec des tracteurs. L'agriculture urbaine c'est bien plus que ça; c'est l'élevage de petites volailles, l'apiculture, la culture des arbres et des arbustes fruitiers. C'est beaucoup plus que la monoculture. Dans le quartier Villerey, des arbres frui-

tiers ont été plantés, pas en forme de verger traditionnel, mais éparpillés ça et là. Cela n'empêche pas que ce sont des vergers. Dans le quartier de la Petite Italie, on trouve un superbe exemple de production fruitière, offrant même des poires et des figes. Comment le plan d'urbanisme peut-il faire en sorte que ce patrimoine soit reconnu et soutenu? Parce que ce n'est pas rien, ce qui est fait par tous ces citoyens!

On peut dire que c'est un patrimoine végétal ou agricole. On ne protège pas notre patrimoine agricole à Montréal. Il y a plusieurs échelles de production. Il ne s'agit pas de remplacer l'agriculture à grande échelle, mais plutôt de promouvoir l'agriculture urbaine sans pour autant avoir des tracteurs en ville.

Pour tout cela, une reconnaissance de l'AU est nécessaire et en ce sens Ricardo Larrivé animera une nouvelle émission intitulée «*Le fermier urbain*» qui sera diffusée à compter du printemps 2012 sur les ondes de Radio-Canada. ■

*Catherine Vandermeulen est urbaniste-stagiaire et collaboratrice pour Urbanité.*

Détenteur d'un Ph.D. en sciences de l'environnement, Éric Duchemin est professeur associé et chargé de cours à l'Institut des sciences de l'environnement à l'Université du Québec à Montréal.



Place du Carillon, Laval



Faubourg Boisbriand



Parc Civique, Cowansville



Rivière Saint-Charles, Québec

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



**DAA**

groupeibidaa.com 514 954 5300





# Construire en ville, construire en bois François Dufaux

Depuis 2005, quelques projets, notamment à Québec, – le pavillon Gene-H.-Kruger, l'édifice Fondation de la CSN ou le Stade Chauveau –, ont confirmé la capacité technique du bois par rapport à l'acier ou au béton, le coût, l'impact économique régional, de même que les qualités architecturales du matériau et des espaces réalisés avec celui-ci. Le passage de projets de démonstration à celui d'une solution concurrentielle devant les techniques plus conventionnelles de construction soulève un ensemble de questions légales et structurelles pour les municipalités.

Le choix de construire en bois s'inscrit assurément dans des préoccupations très actuelles : sur le plan écologique avec un matériau issu d'une ressource renouvelable et qui permet de lutter contre les changements climatiques, en matière d'innovation industrielle et pour la pérennité de la filière de la transformation des produits du bois. Mais la pertinence de cette alternative, tout comme sa viabilité, doivent s'inscrire dans une vision à long terme, parce que construire est un pari sur l'avenir à la fois dans son financement, dans sa durabilité technique et dans sa contribution sociale, culturelle et environnementale.

## Une nouvelle façon d'employer un matériau naturel

La coalition BOIS Québec et le Centre d'expertise sur la construction commerciale en bois (cecobois) font activement la promotion de la construction en bois. Ces organisations soulignent que près de 80 % de la construction non résidentielle, qui représente annuellement environ 40 % de la valeur des permis selon Statistiques Canada – 5,9 milliards de dollars au Québec en 2010<sup>1</sup> – pourrait être réalisé en bois comme composante principale dans la structure, les parements extérieurs et intérieurs, et ce, en respect du Code du bâtiment et du Code de sécurité incendie. Les études de cecobois constatent en 2006 que seulement 15 % des constructions non résidentielles ont recours à ce matériau alors que 75 % des constructions ont moins de 4 étages et ne requièrent pas des structures incombustibles d'acier ou de béton selon le Code national du bâtiment. Il existe ainsi un nouveau marché intérieur à développer, où la valeur ajoutée du bois d'ingénierie offre de nouvelles occasions au secteur de la transformation du bois.

## Le permis de construire : la conformité municipale

L'aménagement du territoire relève des administrations locales. Leur autonomie dans la gestion du cadre légal découle de la réglementation provinciale que les municipalités ont le devoir d'appliquer, et des programmes et agences fédérales qui définissent les politiques industrielles, fiscales et en habitation. Conceptuellement, les municipalités peuvent établir leurs objectifs. Concrètement, elles assurent avant tout la conformité des projets relativement à un cadre légal et normatif établi par les deux niveaux supérieurs de gouvernement. En effet, la plupart des municipalités ont des moyens financiers et des ressources techniques limités pour amender la réglementation et les normes générales favorisées par les ministères et les agences du Québec ou du Canada.

Dans ce contexte, le marché potentiel pour la construction en bois dans les secteurs résidentiels et non résidentiels est tributaire à la fois du cadre normatif imposé par les gouvernements canadien et québécois et les usages convenus dans la réglementation locale. La conjonction de ces deux traditions pose des défis techniques et conceptuels : pour construire en bois, il faut aller au-delà des bénéfices encourus par l'impact écologique reconnu du matériau.

D'une part, on trouve une politique favorable à une industrialisation du bâtiment associée aux secteurs des métaux et de la construction mécanique qui s'inscrit dans la tradition industrielle britannique et américaine. L'indifférence historique des formations techniques et professionnelles

en génie pour la construction en bois témoigne de modèles économique, social et culturel relativement peu soucieux des ressources naturelles du contexte québécois où abondent le bois et la pierre.

D'autre part, le cadre réglementaire des municipalités doit beaucoup à l'héritage législatif qui définit la manière de construire depuis le XVII<sup>e</sup> siècle avec le partage des coûts du mur mitoyen en maçonnerie et toutes les provisions réglementaires pour encourager la construction incombustible. Jusqu'à la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, la construction en ville doit être en pierre. Le bois est toléré dans les faubourgs de Québec ou Montréal, quartiers qui seront ravagés par des incendies importants comme dans d'autres villes au Québec. L'interdiction de la construction en bois, autant que celle des typologies résidentielles en formule « plex », comme on le trouve édicté à Westmount au début du XX<sup>e</sup> siècle, visent à se protéger contre le feu et se préserver d'un voisinage populaire. L'emploi du bois dans un milieu urbain est historiquement associé au risque d'incendie et à l'habitat modeste, et cela se constate autant au Québec qu'en Scandinavie ou en Russie.

La construction massive en bois, appelée pièce-sur-pièce, va permettre de concilier une certaine résistance au feu, la solidité structurale, un niveau d'isolation thermique et la possibilité d'être recouverte d'un parement de plâtre à l'intérieur et de maçonnerie ou de métal à l'extérieur pour réduire le risque combustible. Ce mode constructif, dominant dans les villes du Québec dans la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle restera en vigueur jusqu'au début des années 1960.

<sup>1</sup> Les deux sources « Valeur des permis de bâtir délivrés, selon le secteur de construction » et « Investissement en construction de bâtiments non résidentiels, selon le type de bâtiment, par province et territoire » confirment la même répartition entre les secteurs résidentiels et non résidentiels en terme de valeur en millions de dollars.



La construction non résidentielle – institutionnelle, commerciale ou industrielle – a largement évité la construction en bois sur le plan historique. La protection contre le feu était décisive, mais la dimension symbolique l'était tout autant. Le patrimoine religieux catholique a maintenu jusqu'aux années 1950 une préférence pour la pierre, témoignant d'un désir de permanence et de fidélité à une tradition française de maçonnerie. Les bâtiments commerciaux et industriels quant à eux s'inscrivaient dans la reproduction des modèles britanniques et américains avec les structures d'acier et les parements de briques. Le résumé des pratiques constructives peut être nuancé, mais il demeure que la construction en bois est restée sur le plan historique et moderne, un mode alternatif économique associé à la tradition vernaculaire, mais loin de l'intérêt des professionnels et de la sympathie des administrations publiques.

#### Le moyen de construire : les défis de l'industrie

Le permis de construire est adjugé par la conformité des plans avec le cadre normatif et légal. C'est une étape du projet de construction, mais la capacité de se réaliser repose sur les moyens de construire; en particulier l'adéquation entre le budget, les choix des professionnels, la

compétence de la main-d'œuvre et l'accès aux matériaux.

Nous sommes aujourd'hui dans une période de transition comme le constate Jennifer Tardif, architecte chez cecobois. Depuis 2005, le mandat de sensibilisation et de démonstration porte fruit. On observe une croissance des projets non résidentiels construits en bois ou avec des structures mixtes, passant de 15 % à 20 % entre 2006 et 2010. Ce nouveau marché soulève les défis du succès des nouveaux matériaux, bois d'œuvre massif et d'ingénierie. Les entreprises qui les produisent ont des carnets de commandes complets pour plusieurs mois. Les professionnels compétents sont très sollicités. La Régie du bâtiment fait face à de nombreuses requêtes d'analyse des structures particulières pour son équipe interne. Les entrepreneurs recherchent une main-d'œuvre qualifiée dont la formation initiale est souvent périphérique tels les monteurs de structures d'acier qui passent aux structures en bois lamellé-collé.

Les arguments techniques et de performances en terme de solidité, de résistance au feu ou pertinence devant la diversité des programmes sont en voie d'être résolus par diverses initiatives de formation et d'information entreprises par cecobois. Pour Carl-Éric Guertin, directeur de la

Coalition BOIS Québec, les municipalités devraient s'assurer que leur réglementation ne soit pas un blocage à l'utilisation du bois, comme l'ont fait, par exemple, Lachute et Saint-Eustache.

Toutefois, la dimension culturelle se révèle un facteur déterminant dans le choix des professionnels – ingénieurs et architectes – aussi bien que dans celui des élus, des entrepreneurs et des ouvriers. Leur manque de familiarité découle des formations conventionnelles données aux professionnels et aux travailleurs et aux pratiques courantes de l'industrie de la construction établies en fonction des préférences nord-américaines envers l'acier ou le béton.

Ce choix d'intégration continentale répond à un désir de conformité souvent indifférent avec les véritables ressources naturelles du milieu, dont le bois. Cela nous renvoie au projet de société porté sur le plan politique. La formation de la main-d'œuvre, le soutien au développement industriel et les révisions du cadre légal et normatif relèvent du gouvernement du Québec. Ces aspects concrétisent le développement durable dont l'application pourra ainsi être relayée par le milieu municipal. ■

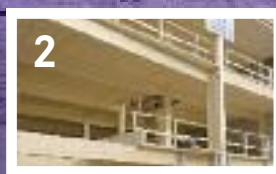
*François Dufaux, architecte et détenteur d'une maîtrise en urbanisme, est professeur à l'école d'architecture de l'Université Laval.*



**1** Poste de la Sûreté du Québec à Lac-Beauport : un bâtiment public construit en bois et répondant à des critères de sécurité élevés. Architectes : Lemay et associés, Québec, concepteur : Claude Guy. Ingénieurs en charpente et génie civil : SNC Lavalin. Année de la construction : 2005. Classe du bâtiment : D. Aire du bâtiment : 870 m<sup>2</sup>



**2** Bar L'Barouf : insertion d'une structure de bois massive en milieu urbain là plutôt que l'acier ou le béton. Architectes : Guillemette et Larue, Montréal. Ingénieurs en charpente et génie civil et localisation : Fournisseur : Chantiers Chibougama (bois Nordic Lam). Année de la construction : Du 1<sup>er</sup> octobre au 1<sup>er</sup> novembre 2008. Classe du bâtiment : A2. Nombre d'étages : 4



**3** Abbaye Val Notre-Dame ; L'emploi du bois est un choix contemporain dans l'architecture religieuse ; inspirer l'harmonie et la simplicité inhérente à la vie quotidienne des moines cisterciens. Architectes : Atelier Pierre Thibault inc Ingénieurs en charpente : Jacques Chartrand de Nicolet-Chartrand-Knoll, Ingénieur mécanique : Marc-Antoine Roberge de Dupras-Ledoux. Ingénieur civil : Mario Gendron de SDK et associés. Année de la construction : 2008-2009. Classe du bâtiment : A2, C. Aire du bâtiment : 5 800 m<sup>2</sup>



# Planifier la densité sans compromettre la qualité de nos milieux de vie, le cas de la Communauté métropolitaine de Québec

Michel Rochefort, urbaniste

Le 28 avril 2011, les élus de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) ont adopté à l'unanimité un projet de *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD) couvrant le territoire de l'agglomération de Québec, de la Ville de Lévis et des MRC de La Jacques-Cartier, de La Côte-de-Beaupré et de L'Île-d'Orléans. En vertu des modifications apportées en juin 2010 à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, ce plan vise à assurer la compétitivité et l'attractivité de la Communauté dans une perspective de développement durable. Soumis à la consultation publique et transmis pour avis au gouvernement et aux MRC concernées, l'adoption finale du PMAD est prévue pour décembre 2011.

RÈGLEMENTATION



Évolution d'un milieu urbain en matière de densité et de qualité des paysages.

## Un plan issu du travail des élus

L'élaboration du projet de PMAD a été l'occasion de faire des choix stratégiques en ce qui a trait à l'aménagement du territoire métropolitain afin de sélectionner, parmi les différentes avenues qui se présentent, celles qui permettront d'accueillir la croissance en respectant les principes du développement durable. Ces choix sont structurés autour de trois grandes priorités d'aménagement, soit : **structurer** en bâtissant une région métropolitaine plus cohérente au plan de l'organisation du territoire et de la mobilité durable, **attirer** en offrant des milieux de vie et des lieux

d'emplois de qualité en quantité suffisante pour accueillir la croissance et en complétant la mise en valeur de nos éléments identitaires, et **durer** en limitant les pressions de l'urbanisation sur les milieux naturels et agricoles, en utilisant judicieusement nos ressources et en veillant à la sécurité, à la santé publique et au bien-être des citoyens. Ces trois grandes priorités se déclinent en 13 stratégies et en plusieurs moyens d'action et outils de mise en œuvre. Ces éléments visent notamment à consolider le territoire, à favoriser la mobilité durable, à doter la région d'infrastructures d'accès performantes, à offrir des milieux de

vie innovants et complets ainsi que des lieux d'emplois de qualité, à protéger les ressources naturelles, le patrimoine et les paysages, à favoriser une consommation rationnelle de l'espace et à mettre en valeur le fleuve Saint-Laurent. Certains sont sous la responsabilité directe de la CMQ, alors que d'autres devront être appliqués par les municipalités et les MRC du territoire en fonction des outils de planification ou des outils réglementaires prévus à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*. Des demandes sont également formulées à d'autres partenaires, dont le gouvernement du Québec.





## Les 13 stratégies énoncées au projet de *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec

### STRUCTURER

1. en polarisant la croissance dans les pôles métropolitains, les noyaux périurbains et le long des axes structurants du territoire;
2. en misant sur la mobilité durable des personnes et des marchandises pour le devenir du territoire métropolitain;
3. en consolidant les secteurs déjà urbanisés afin d'optimiser les investissements publics.

### ATTIRER

4. en dotant la région métropolitaine d'infrastructures d'accès performantes;
5. en offrant des milieux de vie innovants et complets;
6. en accueillant la croissance dans des lieux d'emplois de qualité;
7. en mettant l'agriculture « au cœur » de notre qualité de vie;
8. en misant sur la qualité de nos espaces patrimoniaux, naturels et récréotouristiques;
9. en valorisant nos paysages identitaires;
10. en faisant du fleuve Saint-Laurent un élément rassembleur.

### DURER

11. en favorisant la coexistence harmonieuse du milieu urbanisé et du milieu agricole ou naturel par une consommation rationnelle de l'espace métropolitain;
12. en favorisant une utilisation judicieuse de nos ressources naturelles au profit des générations actuelles et futures;
13. en améliorant notre capacité d'anticiper et d'agir face à certaines circonstances pouvant porter atteinte à la santé, à la sécurité et au bien-être des personnes ou créer des dommages matériels importants.



Toutes les propositions contenues au projet de *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* s'appuient sur des consensus forts établis lors du Forum métropolitain des élu(e)s de juin 2010 et au sein des comités de travail qui ont suivi.

### Polariser – Consolider – Densifier : les trois facettes d'un même enjeu

Tout exercice de planification du territoire a notamment pour but de créer des milieux de vie répondant aux aspirations des citoyens. Les principes entourant la notion de développement durable fixent néanmoins

des balises qui limitent ces aspirations afin de répondre à des préoccupations d'ordres économique, social ou environnemental. Sans ces balises, rien ne justifierait de polariser, de consolider et de densifier un territoire. Par conséquent, toute densification, car il s'agit bien du terme qui soulève le plus d'appréhension et le plus de craintes, doit être clairement expliquée et doit, pour être acceptée, s'adapter aux différents milieux en présence.

Le projet de PMAD élaboré de la Communauté métropolitaine de Québec propose différents moyens d'action, critères ou outils de mise en œuvre, afin de tirer

profit de cette densification et d'assurer que la ressource « sol » soit utilisée de façon optimale sans compromettre la qualité des milieux de vie. Quelques exemples sont illustrés dans les paragraphes suivants.

D'une part, afin de limiter la dispersion des activités résidentielles et des lieux d'emplois sur le territoire, la première stratégie inscrite au projet de PMAD hiérarchise le territoire à partir de pôles métropolitains, de noyaux périurbains et d'axes structurants de façon à y diriger la croissance. Il énonce, pour chacun de ces pôles, noyaux et axes, des densités résidentielles et des densités d'activités humaines



à atteindre. Ces densités ne sont pas arbitraires, elles ont pour but de mieux arrimer l'aménagement et les réseaux de transport collectif et actif de façon à limiter l'usage de la voiture et la production de gaz à effet de serre. Ces densités sont accompagnées par des critères visant à aménager des milieux de vie conviviaux tournés vers une meilleure appropriation de la rue et des espaces publics.

D'autre part, afin de consolider les secteurs déjà urbanisés, la troisième stratégie inscrite au projet de PMAD établit des pourcentages de consolidation à atteindre à l'intérieur des périmètres d'urbanisation en fonction des caractéristiques du milieu de vie. Pour les milieux urbains, 75 % de la croissance doit être faite sous forme de consolidation, dont 60 % à l'intérieur d'un pôle métropolitain ou aux abords d'un axe structurant. Pour les milieux périurbains, ces pourcentages sont de 60 % et 40 % respectivement. Des indicateurs de suivi évaluant la part des mises en chantier effectuée dans les secteurs de consolidation visés sont prévus au PMAD, afin de mesurer l'atteinte de ces objectifs. Cette consolidation, qui a notamment pour but de rentabiliser les investissements publics déjà réalisés et ceux à

venir, pourrait également se traduire par un accroissement des densités. Pour que cette consolidation se traduise par une amélioration de la qualité de vie de la population, des principes d'aménagement sont aussi notamment prévus à la cinquième stratégie inscrite au projet de PMAD, afin d'offrir des milieux de vie innovants et complets adaptés aux différentes réalités territoriales de la région métropolitaine de Québec. Quatre aspects doivent notamment être considérés, soit des aménagements publics de qualité, la recherche d'une plus grande mixité sociale et fonctionnelle, une préoccupation constante pour accroître la mobilité durable et l'usage des transports collectifs et actifs, et une conception de l'environnement urbain qui participe à la sécurité des personnes.

Enfin, afin de limiter les agrandissements des périmètres urbains, la onzième stratégie inscrite au projet de PMAD énonce une série de critères applicables lors des demandes d'agrandissement à des fins résidentielles. Encore une fois, la notion de densité est évoquée. Ces critères, qui ont pour but de préserver le territoire agricole, les espaces naturels et, par le fait même, la biodiversité du territoire, sont détaillés au tableau suivant.

## Conclusion

Si les principes entourant le développement durable nous incitent à mettre en place des stratégies et des mesures favorisant une utilisation judicieuse de l'espace, dont la polarisation, la consolidation et la densification des espaces urbanisés, ces mêmes principes nous forcent à répondre, « pour être durable », à la variété des goûts et des demandes de la population par une variété de formes et d'ambiances architecturales et urbaines. Par conséquent, on ne peut uniquement parler de normes de densité sans également mettre en place des critères ayant pour but de promouvoir des milieux de vie prenant en compte différentes dimensions économiques, sociales et environnementales. L'objectif poursuivi doit demeurer la création d'espaces urbains de qualité. Le projet de PMAD du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec cherche notamment à atteindre cet équilibre. ■

*Michel Rochefort, urbaniste, est coordonnateur à l'aménagement du territoire à la Communauté métropolitaine de Québec.*

## Critères applicables aux demandes d'agrandissement des périmètres d'urbanisation

À la suite de l'entrée en vigueur du PMAD, les critères suivants s'appliqueront aux demandes d'agrandissement des périmètres d'urbanisation à des fins résidentielles :

- Une justification de la demande basée sur des perspectives de croissance établies par l'Institut de la statistique du Québec à l'échelle de la MRC, en fonction du scénario démographique de référence, et ce, sur un horizon de 5 ans;
- Une proposition d'un ratio maximal de deux pour un à l'échelle de la MRC en ce qui a trait au calcul du nombre d'hectares nécessaires pour accueillir la croissance résidentielle attendue;
- Une indication de la capacité d'accueil des nouveaux secteurs et la densité utilisée pour établir cette capacité;
- Une démonstration que les MRC et les municipalités ont répondu aux objectifs de polarisation et de consolidation établis au PMAD et que l'agrandissement demandé participera également à atteindre ces objectifs dont, notamment, être en continuité avec le tissu urbain et les réseaux d'aqueduc et d'égout existants;
- Un exposé sur la façon dont cet agrandissement favorise l'atteinte des objectifs établis au PMAD en matière de mobilité durable (dont l'accessibilité aux réseaux de transport collectif et actif) et participe à la protection des milieux naturels les plus sensibles au plan environnemental;
- Une démonstration que l'agrandissement demandé n'entraînera pas des effets indus sur les infrastructures et équipements existants d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées;
- Une démonstration, dans l'éventualité où l'agrandissement des périmètres d'urbanisation ne peut être réalisé qu'en zone agricole, de l'absence d'autres alternatives pour l'agrandissement et que cet agrandissement est orienté suivant le principe du moindre impact sur le milieu agricole, tel que défini dans la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*.

Sherbrooke

# Freiner l'étalement urbain

René Girard, urbaniste

Sherbrooke, ville industrielle depuis le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, reçoit parfois le vocable de « ville verte ». Le gris peut représenter les périodes industrielles se chevauchant de 1840 à aujourd'hui. D'un centre urbain aux confins des rivières desservies par les barrages hydro-électriques, les industries lourdes et manufacturières accrochées à la gorge de la rivière Magog et entourées des quartiers ouvriers et des commerces de la Wellington. La dernière moitié du XX<sup>e</sup> siècle étend une autre forme de gris au-delà des frontières de la ville traditionnelle pour s'étaler dans les champs environnants. Naît de cette période, la banlieue, la prépondérance de l'espace véhiculaire que nous essayons aujourd'hui de retenir. Le vert s'affirme lentement.

Comment les outils urbanistiques québécois nous permettent-ils, au XXI<sup>e</sup> siècle, d'accompagner le redéveloppement urbain et touristique d'un centre-ville fondé maintenant sur une économie tertiaire? Comment cherche-t-on à ralentir sinon freiner l'étalement urbain sur un territoire fusionné d'une ville agissant à titre de MRC et dont le périmètre n'occupe aujourd'hui que 30 % d'un territoire de 365 km<sup>2</sup> ?

Du gris au vert se perçoit dans bien des dimensions, à Sherbrooke comme ailleurs.

## D'un centre-ville industriel à tertiaire

Fondée en 1802, Sherbrooke est une ville industrielle dès la moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Trait d'union entre Portland, Maine et Montréal, la voie ferrée unit les trois pôles dès la première révolution industrielle. La construction des barrages hydro-électriques dans les gorges de la rivière Magog au cœur de la ville, de sa bourgeoisie d'affaires soutenues par la *British American Land Company* (BALC), de la technologie américaine et du chemin de fer font de Sherbrooke un pôle industriel de première importance dans ce nord-est de l'Amérique en plein essor<sup>1</sup>.

Arrive la deuxième révolution industrielle dans les années 1860 avec l'avènement de l'industrie textile initiée par l'établissement de la *Paton*, spécialisée dans la laine. Suivent la *Smith-Elkins*, la *Canadian Meat*, la fabrique de laine *Grindrod*, la *Eastern Townships Corset* etc. qui affirment l'émergence d'une concentration indus-

trielle et urbaine dépendante des barrages hydro-électriques implantés entre le lac des Nations et la rivière Saint-François, sur une distance approximative de 2 km.

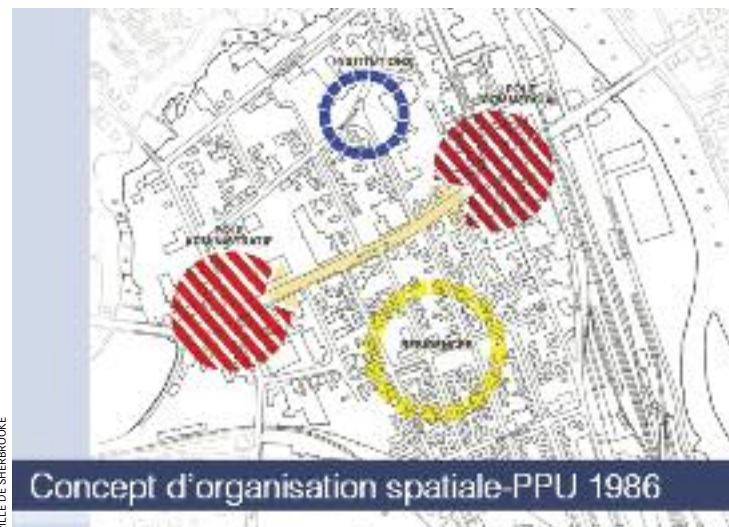
Cette période marque l'arrivée massive des travailleurs canadiens français qui modifieront la démographie sherbrookoise et peupleront rapidement les nouveaux quartiers ouvriers à proximité des entreprises.

On peut s'imaginer facilement une ville ouvrière où s'agglomèrent les industries générant bruit, poussière, fumée, les quartiers ouvriers avec les écuries et un peu plus tard les véhicules, les fonctions institutionnelles, administratives et commerciales localisées principalement sur les majestueuses rues Wellington, King et Dufferin. Quoique prospère et de plus en plus peuplée, nous la voyons plutôt grise, polluée de toutes sortes de rejets tant sur le sol que dans les rivières.

À partir des années 1970, l'avènement des centres commerciaux, la montée fulgurante du transport routier, la création des parcs industriels en périphérie le long des autoroutes, et, finalement, la délocalisation industrielle vers les pays émergents créent un impact majeur sur la vitalité de la ville traditionnelle.

Le grand défi des années 1990 à aujourd'hui est toujours de réhabiliter le sol et les cours d'eau ainsi que les bâtiments industriels afin de redonner vie aux quartiers du centre-ville. Les documents de planification des dernières décennies ont permis de fixer les orientations, établir les vocations des différents secteurs, animer et convaincre les principaux acteurs politiques et économiques.

Le programme particulier d'urbanisme du centre-ville de 1986, l'émergence de la Corporation de développement du centre-ville dans les années 1990, devenue aujourd'hui Commerce Sherbrooke, et l'avènement de la para-municipale Sherbrooke Cité des rivières, devenue depuis peu Destination Sherbrooke, ont



1 KESTEMAN, Jean-Pierre, Histoire de Sherbrooke, Tome 1 et 2, Collection patrimoine, Édition GGC.





permis d'initier les grands chantiers de la dernière décennie.

Mentionnons la réhabilitation des bâtiments industriels de la *Patton*, de la *Kayser* et de la *Hooper*, de l'aménagement récréotouristique du tour du lac des Nations, de la restauration et de la conversion des deux gares en marché public et terminus d'autobus, du réaménagement de l'esplanade Frontenac et de la construction de la Place des moulins (œuvre de Melvin Charney), et encore.

Progressivement, ces planifications et ces travaux se font dans un esprit de développement durable et de design urbain, favorisant les réseaux piétonniers et cyclables, la rétention des eaux pluviales, les aménagements verts, etc.

Au-delà des grands processus de planification prévus à la LAU, l'urbanisme de projet domine dans l'esprit des décideurs publics et privés.

### Un frein à l'étalement urbain

Sherbrooke, ville centre et capitale régionale, est entourée progressivement, à partir des années 1960, de banlieues en plein essor résidentiel. Qu'il s'agisse de Fleurimont, Rock-Forest, Saint-Élie-d'Orford, Ascot, le résultat est qu'en 2002, lors du regroupement municipal, plus de 50 % de la nouvelle ville de 140 000 ha est formée des anciennes banlieues fusionnées.

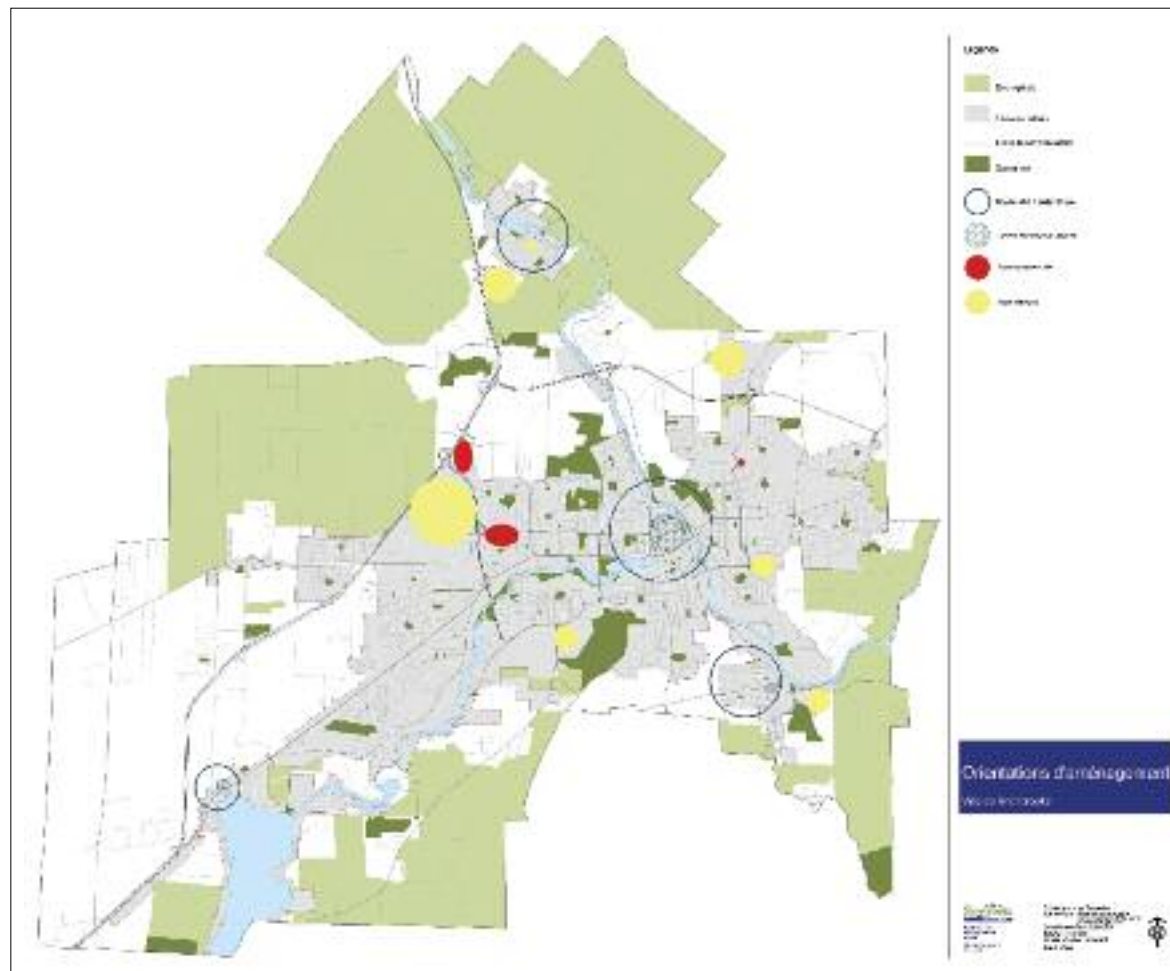
Le schéma d'aménagement de la MRC de la région sherbrookoise entré en vigueur en 1988 proposait un périmètre d'urbanisation selon des prévisions à l'ultime. On y retrouve une limite de l'urbanisation qui peut contenir plus de 4 000 ha de développement résidentiel. Selon le rythme de développement des dernières années, cette banque d'urbanisation pourrait combler plus de 130 ans d'urbanisation.

Les intérêts divergents des anciennes municipalités, la réorganisation municipale après le regroupement de 2002, une tentative avortée d'harmoniser la planifica-



VILLE DE SHERBROOKE

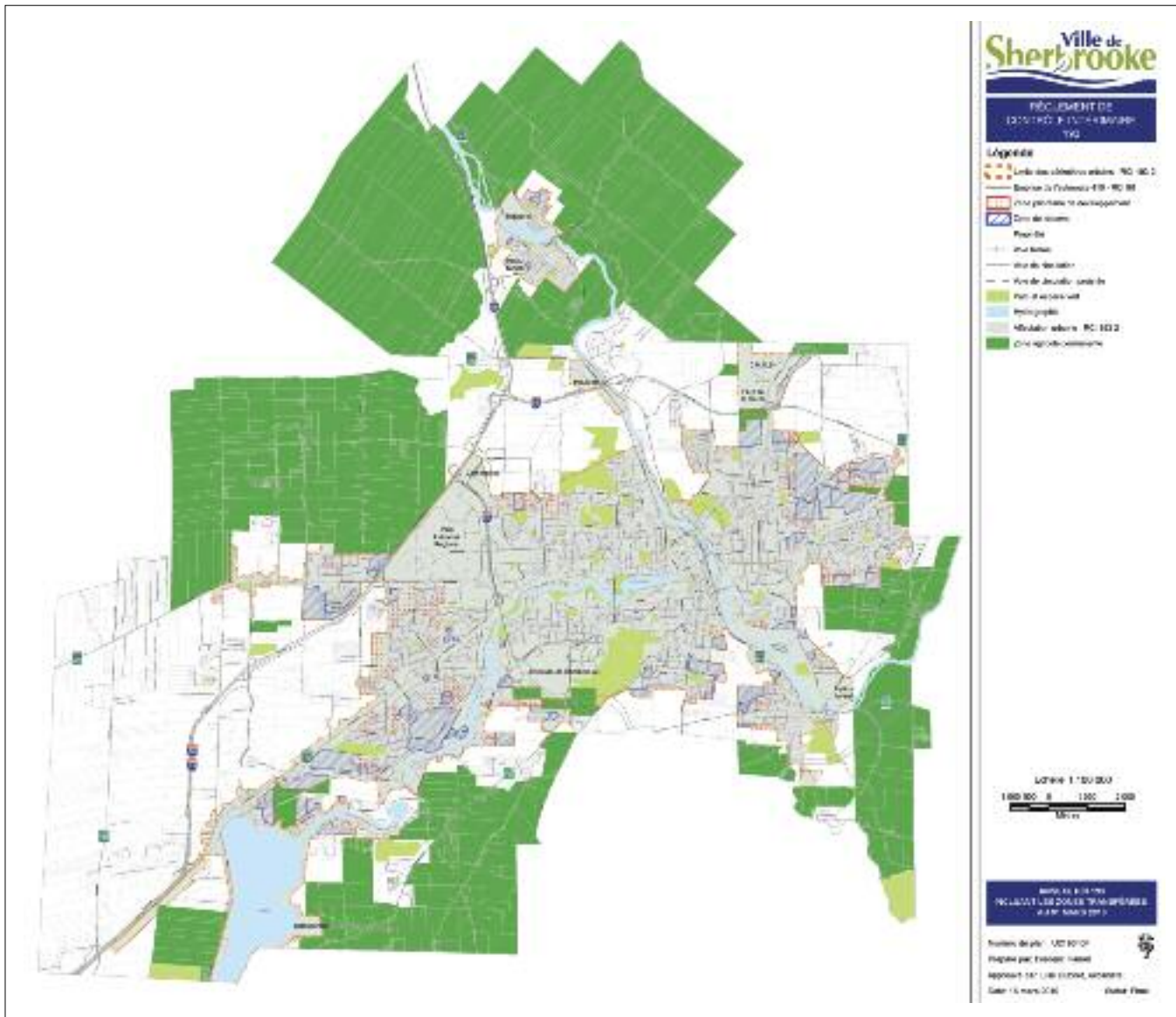
Esplanade Frontenac.



Limite du périmètre d'urbanisation du schéma d'aménagement de 1988.

tion urbaine et la réglementation entre 2003 et 2007 repoussent toujours la présence d'un cadre urbanistique à jour conforme à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU).

Afin de pallier la situation, plusieurs règlements de contrôle intérimaire (RCI) combinent les lacunes des documents toujours en vigueur de la fin des années 1980.



Espace à urbaniser suite au RCI entré en vigueur en 2008.

En terme de gestion de l'urbanisation, le RCI 193-3 entrée en vigueur en 2008 suite à une négociation plutôt musclée avec le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT) a permis de réduire grosso modo l'espace à urbaniser de 4 000 ha à 1 300 ha dont 400 ha en zones prioritaires et 900 en zones de réserves.

Cette entente que nous considérons innovante avec le MAMROT permet à tous les ans de faire des transferts des zones de réserves aux zones prioritaires afin de maintenir une banque de 400 ha annuellement en zones prioritaires. Cette technique réduit les risques de spéculation foncière et motive les promoteurs à travailler leurs projets en fonction de la planification urbaine de la Ville.

Après trois ans d'opérationnalisation, le nouveau périmètre a pour effet d'encourager les promoteurs à développer dans le territoire déjà urbanisé en construisant les terrains non construits le long des rues existantes, de réhabiliter des espaces industriels ou commerciaux en voie d'abandon, à investir au centre-ville et dans les noyaux urbains afin d'offrir de nouveaux produits d'habitation.

Cet outil de gestion de l'urbanisation est en voie de raffinement dans le cadre de l'élaboration du futur schéma d'aménagement et de développement dont l'entrée en vigueur est prévue vers 2013.

En parallèle, le conseil s'est engagé à protéger, à moyen et long terme, 12 % du

territoire en aires écologiques. Les études préalables pour l'atteinte de cet objectif sont en processus de réalisation et le tout sera confirmé dans le prochain schéma d'aménagement et de développement.

Les outils d'urbanisme prévu à la LAU offrent un cadre pertinent de planification et de contrôle de l'utilisation du sol vers la « ville verte ». Toutefois, ces outils ne sont pas une fin en soi. La planification détaillée des projets, la volonté politique d'y adhérer, la disponibilité des ressources humaines et financières, l'expertise, etc. y comptent pour autant sinon davantage. ■

*René Girard, urbaniste, est chef de la division Urbanisme, permis et Inspection à la ville de Sherbrooke*



# Les Collectivités EQuilibrium<sup>MC</sup>, vers une évaluation de la performance des projets

Josée Dion, urbaniste

L'Initiative des collectivités EQuilibrium<sup>MC</sup>, un projet de démonstration de collectivités durables est le fruit d'une collaboration entre Ressources naturelles Canada (RNC) et la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) et se poursuivra jusqu'à la fin de 2012.

RÈGLEMENTATION



Port Credit Village, Mississauga



Byward Market, Ottawa



Quartier Bois-Franc, Montréal

L'Initiative fournit une aide financière pour des activités de nature technique et pour mettre en valeur la performance des projets d'aménagement de quartier retenus qui, par leur planification, leur conception, leur mise en oeuvre et leur mode de fonctionnement, permettront des améliorations mesurables par rapport aux approches actuelles. Les améliorations toucheront, entre autres, la consommation d'eau et d'énergie, la protection de l'environnement, la planification spatiale et le transport durable. L'Initiative n'accorde cependant pas de fonds en immobilisations à des fins de construction.

Les quartiers suivants sont récipiendaires de l'Initiative des collectivités EQuilibrium<sup>MC</sup> : Ampersand, à Ottawa (Ontario); Aménagement de la collectivité Ty-Histanis à 10 km de Tofino, (C.B.); Regent Park à Toronto (Ontario) et Station Pointe à Edmonton (Alberta). Ce dernier, le plus septentrional des six projets de collectivité EQuilibrium, innove par sa conception qui comporte des caractéristiques intérieures et extérieures propres à une « ville d'hiver ». En effet, celles-ci visent notamment à maximiser l'exposition aux rayons du soleil, à faciliter la circulation piétonne d'un immeuble à l'autre, à assurer une protection contre les vents dominants et à permettre le stockage et l'enlèvement de la neige. Certains projets sont au stade de la planification.

En plus de devoir démontrer leur capacité d'aller de l'avant et de mener à bien le projet en matière de maîtrise de leur site, conformité aux plans et politiques de croissance de la municipalité et moyens financiers de réalisation, les proposants devaient fournir des détails sur la performance anticipée des projets relativement à 18 indicateurs de performance.

## Évaluer la performance des projets

Ces indicateurs s'articulent autour de six thèmes interdépendants, surtout centrés sur la performance environnementale des collectivités, en lien avec la forme urbaine du territoire et pouvant être mesurés : l'énergie, les usages du territoire, le transport, l'eau (incluant les eaux usées et pluviales), l'environnement naturel et la viabilité financière.

Les niveaux de performance ciblés pour chacun des 18 indicateurs constituaient une composante majeure du processus de sélection. Les proposants étaient aussi appelés à fournir leur cible de performance et à expliquer comment ils s'y prendraient pour l'atteindre.

L'extrait qui suit, tiré de la Demande de propositions, décrit les indicateurs que les proposants devaient estimer et documenter dans leur proposition. Ces indicateurs ont servi à comparer et à évaluer les projets soumis. Les proposants devaient aussi mon-

trer comment les caractéristiques de leur projet se combinaient à l'égard des indicateurs pour former un système intégré. Voir le tableau pour un bref aperçu des indicateurs utilisés dans l'évaluation des projets.

Le demande de proposition indique également la méthode de calcul des indicateurs.

À titre d'exemple pour l'« abordabilité » des logements (Indicateur #3), la méthode de calcul implique d'indiquer les fourchettes de prix ou de loyer ainsi que le nombre et le pourcentage des logements qui se trouvent dans chacune. La SCHL et RNC) comparent ces données aux moyennes locales pour des logements neufs dans les catégories de bâtiments comparables. Il faut ensuite décrire l'éventail de modes d'occupation des logements, par type d'habitation, et expliquer comment le projet d'aménagement rehausserait la diversité résidentielle dans le secteur entourant le site.

L'introduction d'indicateurs de performance dans l'élaboration de projets de développement permet leur réalisation selon des principes de viabilité reconnus qui ont fait consensus parmi les acteurs impliqués. ■

*Josée Dion est urbaniste et conseillère principale à la recherche et à la diffusion de l'information, Centre du développement des collectivités, de la recherche et de la diffusion des informations du Québec, à la Société canadienne d'hypothèques et de logement.*

## Indicateurs de performance

1. **Consommation énergétique dans les bâtiments** : l'estimation de la consommation annuelle d'énergie en MJ/m<sup>2</sup> pour chaque type de bâtiment et au total pour tous les bâtiments;

---

2. **Utilisation par le quartier de l'énergie renouvelable et de l'énergie tirée de déchets** : l'estimation, en GJ, de la production prévue annuelle d'énergie renouvelable et d'énergie tirée de déchets industriels ou d'exploitation;

---

3. **« Abordabilité » des logements** : la répartition des fourchettes de prix ou de loyer pour chaque type d'habitation, et le pourcentage des logements dont le prix ou le loyer est égal ou inférieur à la moyenne pour le secteur;

---

4. **Diversité des usages du territoire** : la répartition de la superficie du terrain entre les différents types d'usages;

---

5. **Proximité des destinations quotidiennes** : le pourcentage d'habitations situées à moins de 800 m d'une épicerie, le pourcentage d'habitations situées à moins de 800 m d'un restaurant ou d'un café, et le pourcentage d'habitations situées à moins de 800 m d'une pharmacie;

---

6. **Proximité des lieux de travail** : le bassin d'emplois qui se trouve dans un rayon de 5 km;

---

7. **Proximité des services civiques, p. ex. écoles, bibliothèques, centres communautaires** : les services civiques situés à moins de 800 m du cœur du projet d'aménagement;

---

8. **Compatibilité de la densité de population avec les transports en commun** : le nombre d'occupants par hectare, et le nombre d'emplois par hectare;

---

9. **Proximité et qualité des transports en commun** : le pourcentage d'occupants vivant à moins de 400 m d'un point d'accès aux transports en commun, le pourcentage d'emplois situés à moins de 400 m d'un point d'accès aux transports en commun, et le pourcentage d'habitations situées à moins de 800 m d'une station donnant accès à un service de transport en commun rapide;

---

10. **Interconnexion et sécurité des voies pour les piétons** : le nombre d'intersections des voies pour les piétons par hectare, et le nombre d'intersections des voies pour les piétons par km ceinturant le projet;

---

11. **Degré d'infiltration des eaux pluviales dans le sol** : le pourcentage des eaux de pluie qui s'infiltrent directement dans le sol;

---

12. **Réduction de la consommation d'eau potable** : le pourcentage d'habitations pourvues de toilettes et d'appareils sanitaires à débit réduit et de laveuses à chargement frontal à faible consommation d'eau, le pourcentage de l'eau récupérée de sources non potables (comme des eaux grises et l'eau de pluie), et le pourcentage de la superficie de l'aménagement paysager conforme aux pratiques d'économie de l'eau. Les proposants indiquent aussi si possible le pourcentage total de réduction de la consommation d'eau potable par rapport à la consommation d'eau résidentielle type;

---

13. **Importance de la voûte de feuillage des arbres** : le pourcentage total de la superficie du projet protégée par la voûte de feuillage des arbres, et le pourcentage de voûte de feuillage provenant d'arbres existants;

---

14. **Proximité et qualité des espaces ouverts** : le pourcentage d'habitations situées à moins de 400 m d'espaces ouverts publics;

---

15. **Protection, rétablissement, amélioration ou création d'habitats naturels** : si le site du projet comporte une superficie occupée par des habitats naturels importants existants, le pourcentage de cette superficie devant être protégée, rétablie ou améliorée, et le pourcentage de la superficie du projet qui sera destinée à la création d'habitats naturels;

---

16. **Territoire agricole conservé ou amélioré** : si le site du projet comporte une superficie occupée par des terres agricoles en exploitation, le pourcentage de ces terres qui seront conservées ou améliorées;

---

17. **Accès à des aliments produits localement** : la superficie consacrée à la production alimentaire par habitation, et le pourcentage des habitations situées à moins de 800 m d'un marché fermier;

---

18. **Protection des bassins hydrographiques** : rendre compte des activités visant à réduire au minimum ou à éliminer les répercussions négatives du projet sur les cours d'eau.

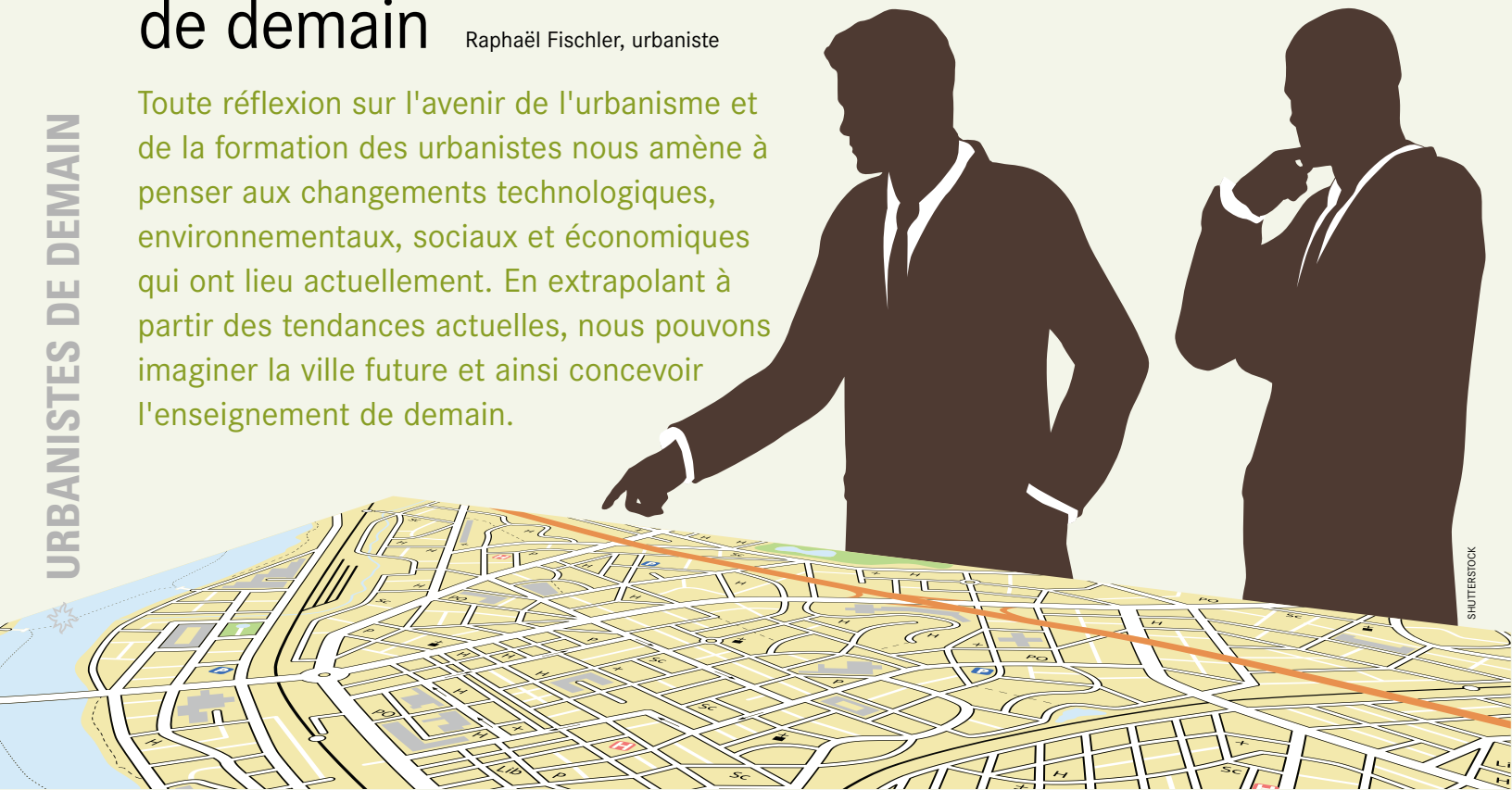


# Savoirs et aptitudes des urbanistes de demain

Raphaël Fischler, urbaniste

Toute réflexion sur l'avenir de l'urbanisme et de la formation des urbanistes nous amène à penser aux changements technologiques, environnementaux, sociaux et économiques qui ont lieu actuellement. En extrapolant à partir des tendances actuelles, nous pouvons imaginer la ville future et ainsi concevoir l'enseignement de demain.

URBANISTES DE DEMAIN



La ville du 21<sup>e</sup> siècle sera façonnée par la diffusion d'innovations dans les technologies de l'information, des matériaux, de l'énergie. Nos bâtiments seront « vivants » : ils communiqueront entre eux, répondront aux conditions météorologiques, tireront leur énergie de leur milieu, serviront de support à une riche écologie urbaine et offriront un environnement adapté à nos désirs du moment. Nos moyens de transport seront plus rapides et bien moins polluants ou dangereux. Nos échanges et interactions se passeront en partie en une réalité virtuelle, voire par l'entremise d'une forme de télépathie.

Une société plus divisée entre riches et pauvres habitera des quartiers « hi-tech », d'une part, et des quartiers obsolètes, d'autre part. Les premiers seront d'agréables lieux de résidence, de travail et de jeu pour une élite cosmopolite. Les seconds seront en partie abandonnés à leur sort et deviendront des espaces de marginalité et de danger où une population hétérogène tentera de maintenir un certain niveau de vie. Ce qui restera de nos rues commerçantes et de nos centres

commerciaux deviendra ici un espace de loisirs pour les riches et là une zone d'activités économiques informelles pour les pauvres. Les différences socioéconomiques seront aggravées par les effets des changements climatiques, qui auront augmenté les différences d'attractivité entre les différentes parties d'une même région et entre les régions d'un même État.

Pour certains mais pas pour tous, la prise de décision en urbanisme sera ultraparticipative, grâce aux médias sociaux, au vote électronique et aux exercices de conception collective par création de réalités virtuelles. De nouveaux logiciels de conception et de représentation permettront aux individus et groupes de proposer leurs propres projets et visions.

Si l'on envisage un tel futur (dystopique<sup>1</sup>) pour nos villes, quelle formation les urbanistes de demain devraient-ils recevoir? Paradoxalement, je pense que, dans ses fondements, leur éducation ne devrait pas être très différente de celle d'aujourd'hui (ou de celle que l'on devrait dispenser aujourd'hui).

Bien sûr, les jeunes devront acquérir une bonne connaissance des enjeux et des technologies mentionnées ci-dessus. Elles<sup>2</sup> devront comprendre les nouvelles technologies et la science émergente, les nouvelles pratiques sociales et politiques et leurs applications en urbanisme. Leurs savoirs seront donc neufs.

Les urbanistes ont toujours dû étudier les nouvelles tendances de la société, suivre les progrès de la science et maîtriser les nouveaux outils d'analyse et de communication. Or, les écoles d'urbanisme ne sont pas des départements de sociologie, des instituts de climatologie, ou des écoles de communication. Les cours sur les conditions de l'innovation, les matériaux « intelligents », la théorie de la complexité, etc. ne peuvent être au cœur de leurs programmes (même si certains professeurs peuvent avoir une certaine expertise dans ce genre de sujets). C'est pour cela que la formation d'urbaniste est le plus souvent donnée au niveau de la maîtrise : en accueillant en leur sein des jeunes formés en sciences sociales, en génie ou en environ-

1 Une dystopie s'oppose à l'utopie. Au lieu de présenter le meilleur des mondes, la dystopie propose un monde imparfait.  
2 Comme la profession d'urbaniste continuera à se féminiser, le féminin sera utilisé afin d'alléger le texte.



nement, les écoles d'urbanisme peuvent compter, chez leurs étudiantes, sur une certaine aptitude en recherche et une certaine habileté à acquérir de nouveaux savoirs par eux-mêmes.

Au centre de la formation des urbanistes se trouvent et continueront à se trouver les cours portant sur le métier d'urbaniste. Ce métier change, il est vrai, mais il change et continuera, je pense, à changer dans une certaine direction : au rôle de concepteur de la ville s'ajoute celui de facilitateur de processus de prise de décisions. Le premier mandat exige des aptitudes et des savoirs liés au design du cadre bâti et aux processus de développement urbain, en particulier une capacité à synthétiser des renseignements de types divers sur le lieu ou la région (facteurs historiques, architecturaux, environnementaux, sociaux, culturels, économiques, technologiques, etc.), à concevoir des milieux de vie futurs et à planifier les processus de mise en œuvre qui rendront possible la réalisation de plans et projets.

Le second mandat, complémentaire au premier, exige des savoir-faire liés à la vie politique des communautés. Il est désormais accepté que la prise de décision dans le domaine public doit passer par la participation des citoyens, le respect des opinions et valeurs diverses, et la présence de facilitateurs et médiateurs. L'urbanisme a toujours exigé des arbitrages et des compromis; il exige de plus en plus que ceux-ci soient les produits d'une délibération ouverte entre de nombreux acteurs, qui sont tous de mieux en mieux équipés pour y participer. À la gestion du processus de développement urbain s'ajoute donc la gestion du processus de prise de décision.

J'ai eu récemment l'occasion de participer à deux discussions séparées sur l'enseignement de l'urbanisme, l'une au Canada, l'autre en

Europe. Dans les deux cas, les participants (un mélange de professionnels et de professeurs) étaient d'accord pour dire que les savoir-faire « sociaux » – le travail en équipe, l'interaction avec des membres du public et des clients, la communication orale et écrite – étaient de la plus grande importance. Bien sûr, l'enseignement de connaissances spécialisées et de compétences techniques reste important lui aussi. Mais cette transmission de savoirs ne permet pas à elle seule de développer les qualités que les urbanistes doivent avoir pour pouvoir exercer une influence réelle sur la prise de décision. Car leur influence est tributaire d'aptitudes sociales, d'habiletés intellectuelles et de caractéristiques personnelles que l'on ne peut vraiment acquérir en école d'urbanisme, même si l'on peut les y développer ou les y affermir. Ceci fait de la sélection des étudiants et futurs urbanistes une fonction tout à fait critique des écoles et nous pousse à faire cette sélection, en partie au moins, selon le potentiel de leadership que l'on peut discerner chez les candidats.

La formation en urbanisme au 21<sup>e</sup> siècle ne sera bien sûr pas identique à celle qui fut donnée au 20<sup>e</sup>. L'ordinateur a remplacé la table à dessin et, dans une certaine mesure, le Web a pris la place de l'amphithéâtre. Les enjeux de la ville postindustrielle ne sont pas ceux de la ville industrielle. Les changements climatiques, la restructuration des économies régionales et globales, la bifurcation des trajectoires socio-économiques, l'émergence de nouvelles manières de concevoir la citoyenneté et la démocratie et d'autres changements encore donnent un contenu différent aux politiques, plans et programmes que l'on adopte dans la pratique et que l'on enseigne dans les cours.

Les écoles d'urbanisme doivent être au fait des nouvelles pratiques, si elles n'en sont pas les initiatrices. Mais elles sont généralement

mal équipées pour enseigner les nouveaux savoirs scientifiques et technologiques ou, en tout cas, pour le faire avec une certaine profondeur et un certain niveau de détail. En cela, elles dépendent d'autres départements universitaires, fréquentés avant ou pendant les études en urbanisme. Ce qu'elles peuvent et doivent faire, c'est, d'abord, s'assurer que leurs finissants aient en eux la volonté et la capacité d'acquérir les nouveaux savoirs qui ne cessent d'émerger; pour cela, elles doivent sélectionner des jeunes qui ont une forte curiosité intellectuelle et les aider à développer leur habileté à apprendre de manière indépendante. Elles doivent aussi enseigner les dynamiques du développement urbain, les méthodes d'analyse urbaine, la conception de systèmes, projets ou espaces urbains, et la gestion de processus d'interaction. Et elles doivent ensuite être partenaires des ordres et associations professionnels pour assurer une formation continue sur les nouveaux savoirs, les nouvelles pratiques et les savoir-faire que ces savoirs et pratiques exigent pour être mis en œuvre. Finalement, les écoles d'urbanisme doivent utiliser les ateliers, stages et autres projets pour renforcer ou raffiner les aptitudes qui sont à la base du leadership, soit la capacité de proposer des visions ou des projets convaincants et celle de mettre sur pied des processus efficaces.

Le grand défi des écoles d'urbanisme n'est donc pas tant d'identifier et de transmettre des savoirs de pointe; cela n'est pas facile, mais pas extrêmement complexe non plus, et cela peut être fait en partie par d'autres départements. Leur grand défi, plutôt, est d'attirer des individus talentueux et ambitieux et de créer les conditions pédagogiques nécessaires au développement de leurs capacités d'innover et de mener. ■

*Raphaël Fischler, urbaniste, est directeur de l'École d'urbanisme de l'Université McGill.*



# Calendrier

## OCTOBRE 2011

3 octobre 2011

**ACTIVITÉ** Colloque Métropoles des Amériques: inégalités, conflits et gouvernance

**ORGANISATEUR** Entretiens Jacques Cartier

**LIEU** Pavillon Sherbrooke, Université du Québec à Montréal

**INFORMATION** [www.groupe.polymtl.ca/ejc2011/index.htm](http://www.groupe.polymtl.ca/ejc2011/index.htm)

4 octobre 2011

**ACTIVITÉ** Forum Renaissance d'une ville par le design

**ORGANISATEUR** Bureau du Design de la Ville de Montréal, la Cité du design de Saint Étienne, la Chaire UNESCO en paysage et environnement de l'Université de Montréal, en collaboration avec le FORUM URBA 2015, dans le cadre des Entretiens Jacques Cartier.

**INFORMATION** [www.groupe.polymtl.ca/ejc2011/index.htm](http://www.groupe.polymtl.ca/ejc2011/index.htm)

5 octobre 2011

**ACTIVITÉ** Réflexion sur l'acupuncture urbaine - conférence de Jaime LERNER

**ORGANISATEUR** Grande conférence Jean-Claude Marsan

**LIEU** Salle Marie-Gérin-Lajoie, UQAM; 405, rue Sainte-Catherine est

**INFORMATION** [www.ecohabitation.com/files/AfficheConfMarsan.pdf](http://www.ecohabitation.com/files/AfficheConfMarsan.pdf)

26 octobre 2011

**ACTIVITÉ** Le projet du Quartier des spectacles : Le point sur la conception et la gestion de cet ambitieux projet urbain - conférence de Clément DEMERS

**ORGANISATEUR** Forum URBA 2015

**INFORMATION** [www.forumurba2015.com](http://www.forumurba2015.com)

## NOVEMBRE 2011

18 novembre 2011

**ACTIVITÉ** Examen d'admission de l'Ordre des urbanistes du Québec

**ORGANISATEUR** Ordre des urbanistes du Québec

**LIEU** Hôtel Holiday Inn Select, Montréal

**INFORMATION** [www.ouq.qc.ca](http://www.ouq.qc.ca)

21 novembre 2011

**ACTIVITÉ** Fabriquer la ville : une nouvelle convergence – conférence de Ken GREENBERG

**ORGANISATEUR** Grande conférence Jean-Claude Marsan

**LIEU** Auditorium de la Grande Bibliothèque 475, boul. de Maisonneuve est, Montréal

**INFORMATION** [www.ecohabitation.com/files/AfficheConfMarsan.pdf](http://www.ecohabitation.com/files/AfficheConfMarsan.pdf)

## DÉCEMBRE 2011

1<sup>er</sup> décembre 2011

**ACTIVITÉ** Pour une intégration stratégique de l'écofiscalité dans les transports – conférence de Jean François LEBFEVRE

**ORGANISATEUR** Forum URBA 2015

**INFORMATION** [www.forumurba2015.com](http://www.forumurba2015.com)

12 décembre 2011

**ACTIVITÉ** Les conditions de réussite des villes de l'avenir – conférence d'Alexandre TURGEON, président, Vivre en Ville.

**ORGANISATEUR** Forum URBA 2015

**INFORMATION** [www.forumurba2015.com](http://www.forumurba2015.com)

## JANVIER 2012

16 janvier 2012

**ACTIVITÉ** Le pari impossible du Grand Paris – conférence d'Alain BOURDIN

**ORGANISATEUR** Grande conférence Jean-Claude Marsan

**LIEU** Auditorium de la Grande Bibliothèque 475, boul. de Maisonneuve est, Montréal

**INFORMATION** [www.ecohabitation.com/files/AfficheConfMarsan.pdf](http://www.ecohabitation.com/files/AfficheConfMarsan.pdf)

25 janvier 2012

**ACTIVITÉ** Les politiques de stationnement et le développement des TOD et des transports collectifs urbains

**ORGANISATEUR** Forum URBA 2015

**INFORMATION** [www.forumurba2015.com](http://www.forumurba2015.com)



## Vous recherchez un urbaniste?

### Soyez

### Percutant

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

### Efficace

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

### Rapide

Aucun délai : la transmission par courriel est immédiate.



Ordre des  
Urbanistes du  
Québec

## Visez juste!

**Dominic Roberge**

450 227-8414, poste 312

866 227-8414

[droberge@cpsmedia.ca](mailto:droberge@cpsmedia.ca)



Développement  
immobilier

Urbanisme  
et design urbain

Architecture  
de paysage

Développement  
agricole

Développement durable  
et certification

Environnement

Équipements municipaux  
et transport

**CIMA+**  
pour une collectivité **durable**

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

T 514.337.2462 | F 514.281.1632

[www.cima.ca](http://www.cima.ca)

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



## Une approche novatrice et durable

Axés sur le développement durable, nous visons la création et la consolidation de milieux viables, vivables et équitables.

Nous n'hésitons pas à questionner les façons de faire et les schémas établis et ce, pour le bienfait de nos projets.

## Des projets porteurs de notre vision

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

## Une équipe multidisciplinaire et professionnelle

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

La nouvelle référence en Urbanisme et en Aménagement durable au Québec