

AUAMQ

Association des urbanistes et aménagistes municipaux du Québec

Journée d'étude de l'AUAMQ

Les nombreux défis de la densification

vendredi 22 octobre 2010

Musée de la Civilisation

85, rue Dalhousie, Québec

Dans ce numéro :

Le mot du président	2
Nouvelles du CA	3
Calendrier des activités	4

Résumé des conférences :

Mot d'ouverture	4
Les défis de la densité	5
Effets du vieillissement de la population sur le logement et les collectivités	5
Densité, proximité, transport et accessibilité	7
Exemples de densité sur le territoire de la CMQ	8
Visite du secteur urbain du « Parc linéaire de la rivière Saint-Charles »	9
Insertion architecturale: Épicerie Métro Cartier Requalification du boulevard Charest à Québec	11
Construire la ville sur la ville	13
Séance plénière (résumé)	14



Partenaires



L'Association des urbanistes et aménagistes municipaux du Québec

est un organisme à but non lucratif regroupant plus de quatre cents professionnels et cadres de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, employés par des municipalités locales et régionales au Québec.

Sa mission principale est de favoriser les échanges, les discussions et les rencontres entre ses membres sur l'urbanisme municipal.

Conseil d'administration 2010-2011

Président

Sylvain Thériault Ville de Montréal
Sud-Ouest

Vice-Président

René Girard Ville de Sherbrooke

Directrice et adjointe aux communications

Sonia Tremblay Ville de Québec
Gisèle Bourdages Ville de Montréal
Rosemont - La Petite-Patrie

Trésorier

Gilbert Gagnon Ville de Gatineau

Administrateurs

Pierre Asselin Ville de Lévis
Christian Cléroux Ville de Chambly
Denis Jean Ville de Québec

Adjoint administratif

Alexandre Beaudin Agence Convercité

Pour nous joindre

Case postale 251, succursale Place-D'Armes
Montréal (Québec) H2Y 3G7

T : (514) 286-2663 # 34 (Alexandre Beaudin)

F : (514) 286-0622

C : info@auamq.qc.ca

W : www.auamq.qc.ca

Dépôt légal

Bibliothèque nationale du Canada
Bibliothèque nationale du Québec

Version imprimée : ISSN 1712 - 2848

Version web : ISSN 1712 - 2856

Je m'en voudrais de vous livrer mes premiers mots à titre de nouveau président de l'AUAMQ sans remercier Benoît Malette, président sortant, pour toutes ces années d'engagement précieux dans les affaires de l'association.

Pour ma part, après m'être impliqué à titre d'administrateur ces dernières années, c'est confiant et enthousiaste que je reprends les rênes d'une association active et en santé.

Bien sûr, d'aucuns souhaiteraient que l'association s'implique plus activement dans les grands dossiers de l'heure, tel le chantier de révision de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Or, en l'absence de mécanisme permettant au conseil d'administration de se prétendre pleinement représentatif de l'opinion de ses membres, ce dernier a résolument choisi de recentrer sa mission. J'entends donc, de concert avec les autres membres du conseil d'administration, privilégier par nos actions, le service aux membres, le réseautage et la formation, des initiatives que nous souhaitons incidemment des plus utiles et pertinentes.

Constatant le nombre impressionnant de participants à la dernière journée d'étude, l'association frappe visiblement dans le mille et fait œuvre utile. Le thème de la densité nous aura permis d'entendre des conférenciers aux horizons divers et dont les propos se sont avérés riches en enseignement pour les participants.

Comme nous l'a bien fait sentir d'entrée de jeu l'animateur de la journée, M. Réjean Lemoine, le thème de la densité urbaine ne

manque pas d'intérêt et nous interpelle quant aux valeurs de société, à nos modes de vie et nos pratiques professionnelles.

Dans un sondage mené il y a quelques années en France portant sur la perception de l'habitat, près des deux tiers des répondants ont estimé que la densité constituait un élément négatif¹, alors que cette proportion s'élevait à trois répondants sur quatre lorsqu'il s'agissait de personnes aisées financièrement. On le constate, la densité a mauvaise presse. Or, à l'heure où nos collectivités doivent plus que jamais soutenir un développement durable, à l'aube de grands bouleversements sociodémographiques, il importe de traiter ouvertement de la question. Nous devons nous attaquer aux idées reçues et imaginer de nouvelles façons de faire et de vivre la ville. Comme vous le constaterez à la lecture des pages qui suivent, nos conférenciers y ont réussi avec brio.

Bonne lecture! ■



Sylvain Thériault, conseiller en aménagement, Ville de Montréal
Président

¹ LES FRANÇAIS ET LEUR HABITAT. Perception de la densité et des formes d'habitat. Observatoire de la Ville. Janvier 2007

Assemblée générale statutaire et prochaine journée d'étude

La prochaine journée d'étude de l'AUAMQ aura lieu en mai 2011 dans la région de Montréal sur le thème *Les outils réglementaires à caractère discrétionnaire*. Le comité organisateur aimerait connaître vos attentes et souhaite que vous puissiez identifier des municipalités, villes ou arrondissements qui utilisent ces pouvoirs discrétionnaires de façon originale et non conformiste.

Vous connaissez des projets qui se démarquent réalisés avec un de ces outils ?

Faites nous parvenir vos suggestions avant le 14 janvier 2011 à info@auamq.qc.ca.

Merci!

Prochain voyage d'étude à Toronto

Le comité organisateur prépare en ce moment le prochain voyage d'étude qui se déroulera fin septembre - début octobre 2011. Nous vous transmettrons plus de renseignements prochainement.

Nouvelle chronique - Des nouvelles de votre monde

Afin de vous permettre de tenir à jour votre réseau de contacts, l'Association publiera dans son prochain bulletin les mouvements des urbanistes et aménagistes municipaux.

Afin de fournir une information la plus juste possible, n'hésitez pas à nous faire part de vos nouvelles fonctions ou des nouveaux urbanistes et aménagistes qui oeuvrent dans votre municipalité.

Conseil d'administration

Les visages de vos administrateurs.



Sylvain Thériault
président



René Girard
vice-président



Sonia Tremblay
directrice des communications



Gisèle Bourdages
adjointe aux communications



Gilbert Gagnon
trésorier



Pierre Asselin
administrateur



Christian Cléroux
administrateur



Denis Jean
administrateur

Sans oublier notre dévoué adjoint administratif :



Alexandre Beaudin

Remerciements

L'Association remercie tous les conférenciers pour leur participation à la journée d'étude ainsi que pour la rédaction des textes du présent bulletin.

L'AUAMQ tient également à remercier les organisateurs de la journée d'étude, particulièrement Sonia Tremblay et Denis Jean du Service de l'aménagement du territoire à la Ville de Québec, pour avoir assuré le bon déroulement de la journée. L'Association remercie également les guides de la visite commentée et les rapporteurs de la séance plénière. ■

Calendrier des activités - 2011

AUAMQ Association des urbanistes et aménagistes municipaux du Québec	mai 2011 Région de Montréal	Assemblée générale statutaire et journée d'étude sur les outils réglementaires discrétionnaires <i>(informations à venir en avril)</i>	www.auamq.qc.ca
	fin septembre / début octobre 2011 Toronto (ONT)	Voyage d'étude <i>(informations à venir prochainement)</i>	
AQTR Association québécoise du transport et des routes	11 au 13 avril 2011 Montréal	Congrès annuel : conjuguer les transports du passé au futur	www.aqtr.qc.ca
FCM Fédération canadienne des municipalités	3 au 6 juin 2011 Halifax (N.-É.)	Congrès annuel et expo municipale	www.fcm.ca
ICU Institut canadien des urbanistes	26 au 28 janvier 2011 Régina (SASK)	National Infrastructure Summit	www.cip-icu.ca www.nisummit2011.ca

Journée d'étude de l'AUAMQ

Les nombreux défis
de la densification

Merci à nos partenaires



Affaires municipales,
Régions et Occupation
du territoire

Québec



MOT D'OUVERTURE

François Picard, vice-président du comité exécutif de la Ville de Québec

Assume la responsabilité des dossiers suivants :

- › Infrastructures et équipements
- › Aménagement du territoire
- › Transport
- › Approvisionnement
- › Gestion du nouveau Plan directeur d'aménagement et de développement

Dans son allocution d'ouverture, monsieur Picard indique que le thème de la densification est très délicat dans la mesure où la densification du territoire est trop souvent mal perçue par les citoyens. Il rappelle l'importance de densifier en tenant compte de

l'adéquation entre aménagement et transport. À cet égard, il illustre les dernières réalisations de la Ville de Québec et aborde brièvement la démarche d'élaboration du Plan de mobilité durable qui a été précédé par une prise de position quant à la densification du territoire pour contrer l'étalement urbain. Il insiste sur le fait

que la densification doit être à l'échelle humaine et qu'elle doit tenir compte du bâti existant. En terminant, monsieur Picard souligne que le succès de la densification passe inévitablement par une contribution politique et administrative. Il souhaite à tous une agréable journée de formation. ■



LES DÉFIS DE LA DENSITÉ

Réjean Lemoine, animateur de la journée, chroniqueur urbain

Aujourd'hui, en Amérique du Nord, 80 % de la population vit dans des quartiers de banlieue. Ces citoyens, devenus pour la plupart propriétaires, vivent le rêve américain. Ils ont fait le choix de vivre de manière libre et indépendante et élever leur famille dans un endroit qui n'est ni en ville ni en campagne, mais qui possède les avantages des deux. Ce mouvement d'étalement a débuté dans les années 1920 avec l'apparition de l'automobile et est devenu un véritable exode après la Seconde guerre mondiale. Il s'appuie sur la mauvaise réputation des villes de cette époque, lieu de prédilection du crime, des épidémies du vice et de l'insécurité. L'automobile qui n'était au départ qu'un véhicule de loisirs pour les plus fortunés devient alors le moyen de transport privilégié par la majorité de la population. Elle favorise la liberté de mouvement et de circulation.

Cette croissance constante des banlieues s'est poursuivie jusqu'à nos jours malgré la première crise

du pétrole de 1973, le vieillissement démographique, l'éclatement des familles et une prise de conscience des graves problèmes écologiques du XXI^e siècle. La réalité des changements climatiques, les problèmes de pollution et de congestion des villes, la disparition des terres agricoles nous obligent maintenant à repenser l'aménagement de nos villes et nos banlieues. Un nouveau bien public est apparu dans le discours politique : le développement durable.

Peut-on vraiment arrêter le mouvement de suburbanisation qui est au fondement du concept de qualité de vie partagé par la majorité de la population ? Où s'arrêtera-t-il de lui-même ? Les promoteurs de la densification devront être très convaincants pour effectuer ce virage majeur dans la manière d'aménager nos villes. Surtout que la planification urbaine n'a pas nécessairement bonne presse, compte-tenu des nombreuses erreurs et cicatrices laissées par les urbanistes et les ingénieurs en circulation des années 1970-1980.

Les promoteurs de la densité urbaine devront, au cours des prochaines années, nous expliquer clairement comment la densité nous permettra d'atteindre les objectifs environnementaux de diminution de notre empreinte écologique. Ils devront nous expliquer comment une plus grande densité nous permettra d'améliorer notre qualité de vie. La réponse à ces questions est difficile. D'un côté, des penseurs comme Richard Florida nous disent que la densité est une bonne chose; qu'elle favorise l'éclosion dans les villes d'une classe créative, productrice de richesse. D'autre part, un défenseur de la banlieue comme Joël Kotkin nous dit que la densité a toujours favorisé l'inégalité. Sans renvoyer dos à dos ces deux perspectives, il nous faut aujourd'hui penser comment développer nos villes et nos banlieues d'une manière écologique et durable, tout en favorisant une plus grande qualité de vie et une plus grande justice sociale. Nous voilà devant un redoutable défi. ■



EFFETS DU VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION SUR LE LOGEMENT ET LES COLLECTIVITÉS

Josée Dion, urbaniste, conseillère principale, Recherche et diffusion de l'information, Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL)

Sommes-nous prêts aux effets du vieillissement de la population dans nos collectivités ?

La structure par âge de la population canadienne connaîtra d'importants bouleversements au cours des 25 prochaines années. Ces changements transformeront

nos collectivités et auront de profondes répercussions sur le logement. Parmi les autres tendances importantes, on note l'intention qu'ont beaucoup de

travailleurs d'aujourd'hui approchant de l'âge de la retraite de continuer à travailler au-delà de l'âge traditionnel de la retraite, la présence croissante des femmes sur le marché du travail et la tendance qu'ont les jeunes adultes à vivre plus longtemps chez leurs parents.

Les résultats de la recherche indiquent que les collectivités doivent réfléchir davantage aux répercussions qu'une société vieillissante peut exercer sur l'habitation et la façon dont les collectivités composent avec la situation.

- Le vieillissement de la population influera grandement sur la forme et la fonction des collectivités, tout particulièrement au niveau de la banlieue.
- Les collectivités devront réagir à cette influence en adoptant des techniques d'urbanisme équilibrées qui respectent les besoins et réalisent des bénéfices potentiels en matière de population vieillissante.
- Un continuum exhaustif en matière d'habitation et de choix de services à l'intention des personnes âgées est nécessaire. La plupart de celles-ci préfèrent vieillir chez elles.

Dans les villes où l'on retrouve une proportion élevée d'immeubles sans ascenseur (en particulier ceux avec des escaliers extérieurs), la majeure partie du parc de logements ne conviendra pas aux besoins des aînés qui ont de la difficulté à gravir des escaliers.

Zones rurales, petits centres ou zones urbaines ?

La proportion d'aînés dans les petits centres urbains et les zones rurales était plus élevée (15,5 %) que dans les régions métropolitaines de recensement (RMR) (13,3 %), principalement en raison de la migration des jeunes vers les RMR. Le vieillissement de la population dans beaucoup de ces collectivités

pourrait entraîner une concentration d'aînés à faible revenu plus âgés. Ces derniers tendront à rester jusqu'à ce qu'ils ne puissent plus vivre de façon autonome.

Le besoin croissant de logement pour les aînés dépassera inévitablement l'offre actuelle. Les collectivités devront donc innover en adoptant des approches nouvelles favorisant la création de logements abordables.

Adapter les installations et les transports existants à de nouveaux usages

De nombreuses collectivités ont montré les possibilités en matière de conversion d'écoles sous-utilisées et d'autres installations non résidentielles en projets résidentiels et en espaces communautaires répondant aux besoins courants. Cette avenue pourrait s'avérer particulièrement utile dans les banlieues caractérisées par une population vieillissante. D'autres approches innovatrices peuvent inclure l'utilisation des autobus scolaires par les personnes âgées pendant la journée afin de se rendre aux centres commerciaux, aux établissements de santé et chez les fournisseurs de services.



Image reproduite avec l'autorisation de la SCHL

Enfin, les infrastructures, les services et les politiques devront s'adapter aux réalités ethniques et culturelles du vieillissement (par exemple les familles qui prennent soins d'aînés

et les aînés qui prennent soin de leurs petits-enfants) notamment en termes d'accessibilité intégrée aux produits d'habitation et espaces publics. ■



Image reproduite avec l'autorisation de la SCHL



Image reproduite avec l'autorisation de la SCHL



Image reproduite avec l'autorisation de la SCHL

DENSITÉ, PROXIMITÉ, TRANSPORT ET ACCESSIBILITÉ

David Duval, urbaniste, Service de l'aménagement du territoire, Ville de Québec



Depuis plus d'un demi-siècle, nous aménageons nos villes pour faire de la place à l'automobile, notre principal mode de déplacement. Ainsi, notre accessibilité aux biens, aux services et aux lieux d'emplois est fortement dépendante de ce mode de transport. On pourrait parler aujourd'hui d'« automobilité » pour décrire notre mobilité urbaine. Pourtant, d'autres modèles d'accessibilité existent, soit « l'accessibilité sans déplacement » (ex. : télé-achat, télétravail, enseignement à distance, appels vidéos, etc.) et « l'accessibilité par la proximité », c'est-à-dire la possibilité de travailler, de consommer, de s'éduquer et de se divertir à faible distance de notre lieu de résidence.

Cette « accessibilité par la proximité » dépend directement de la densité de notre environnement urbain. Une densification réfléchie permet, à l'instar de la ville de Fribourg-en-Brisgau, d'imaginer un aménagement urbain plus compact et de construire la ville « des courtes distances ». La priorité des modes de déplacement influence également la densité puisque l'espace requis pour transporter les navetteurs varie grandement selon le mode. (voir le schéma colonne suivante)

L'automobilité a fait éclater la ville dans toutes les directions. Les tenants d'une mobilité plus durable – qui devra nécessairement passer par une part accrue du transport collectif – prônent une restructuration de l'espace urbain en fonction des pôles d'activités et des axes de transport collectif qui

Nombre de personnes traversant un espace urbain de 3,5 m de large pendant 1 heure



Même en ne tenant pas compte de l'espace qu'elle occupe lorsqu'elle est en stationnement, l'automobile est beaucoup moins efficace que les autres modes de transport en milieu urbain.

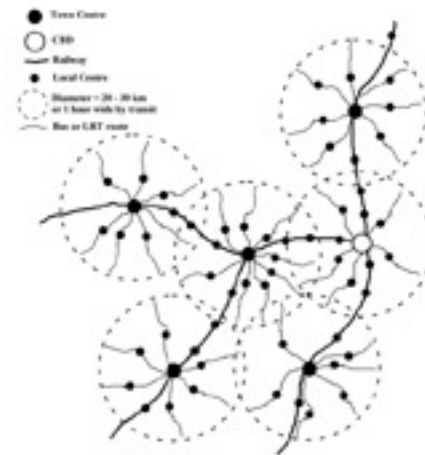
Source : Botma & Pependrecht, Traffic operation of bicycle traffic, TU Delft, 1991

Tiré de : La mobilité durable, un ticket pour l'avenir, Union internationale des Transports Publics, mars 2003.

relie ces pôles (de toutes tailles). La ville éclatée devra donc faire place à la ville polynucléaire, c'est-à-dire à une ville ayant un centre-ville mais également des centres d'activités secondaires regroupant des résidences, des emplois, des institutions, des équipements collectifs, etc. Des liaisons efficaces de transport collectif (métro, tramway, système léger sur rail, autobus rapide, etc.) relieront le centre-ville et les pôles secondaires et ces derniers entre eux. (voir le schéma de Jeffrey Kenworthy)

Il y a fort à parier que les nouveaux pôles urbains secondaires émergeront le long des innombrables avenues et boulevards commerciaux construits depuis les années cinquante dans toutes les villes nord-américaines. Ces avenues et boulevards

commerciaux ont été cannibalisés par les nouvelles grandes surfaces installées aux échangeurs autoroutiers. Aussi, plusieurs sont mal en point : commerces peu performants, restaurants de malbouffe, surabondance de stationnement de surface en façade, peu ou pas de trottoirs, bâtiments en manque d'entretien, voies de circulation trop nombreuses et trop larges, absence d'aménagements paysagers, etc. Pourtant, leur potentiel de développement est considérable et ce sont des axes majeurs où le transport collectif devra être amélioré (ou implanté) et où des nœuds de transport (stations intermodales) pourraient être construits. Ils sont les premiers lieux de densification de la ville. (voir les photos à la page suivante)



Source : Jeffrey Kenworthy, Urban Planning and Transport Paradigm Shifts for Surviving the Post-Petroleum Age in Cities, ISTEP, Murdoch University, Perth, Western Australia.

Les villes ont le choix des moyens pour densifier ces « presque friches urbaines ». La politique ABC des Pays-Bas suggère d'implanter les grands générateurs de



Source : forum.skyscraperpage.com



Source : seattlecondoreview.com



Source : Ville de Vancouver

déplacements aux endroits les mieux desservis. Le « Transit Oriented Development » est également à considérer (les exemples se multiplient à une vitesse grand V). Peu importe le modèle et les exemples, une constante demeure : nous devons revoir nos normes de stationnement, car l'espace à urbaniser est aujourd'hui plus rare et nous ne pouvons plus nous payer le luxe de tant de stationnement excédentaire. Comme l'affirme

Donald Shoup dans The High Cost of Free Parking : le stationnement gratuit, ça n'existe pas !

La densification a mauvaise presse et se heurte à la résistance des citoyens à maintes occasions. Les villes doivent donc faire des choix judicieux du « où » et du « comment » densifier. La charte d'éco-densité de Vancouver offre des enseignements intéressants à ce sujet. ■



EXEMPLES DE DENSITÉ SUR LE TERRITOIRE DE LA CMQ

Michel Rochefort, coordonnateur à l'aménagement du territoire, Communauté métropolitaine de Québec (CMQ)



Dans le cadre des réflexions devant conduire à l'élaboration du premier Plan métropolitain d'aménagement et de développement, la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) a fait un inventaire de projets aux densités variées réalisés sur son territoire, en milieu urbain ou en milieu périurbain. Le document qui en résulte illustre, par divers exemples, les différentes formes que peut prendre un quartier résidentiel en fonction de sa densité et des types de bâtiments qui y sont construits. Ces exemples démontrent qu'il est possible de densifier sans

diminuer la qualité du milieu résidentiel et, dans certains cas,

sans mettre de côté les maisons unifamiliales.



Ce document répertorie 30 projets aux densités variées situées sur le territoire de la CMQ, en milieu urbain ou en milieu périurbain.

Les densités nettes illustrées passent de 3,8 log/ha à 137,2 log/ha.

Chaque participant a reçu une copie du document (aussi disponible sur le site internet de la CMQ).

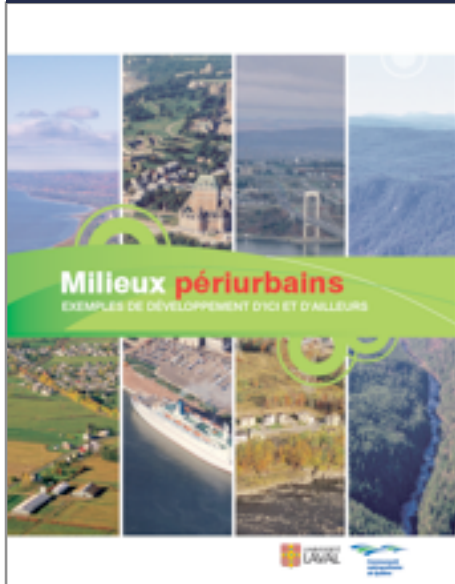
Ce document a été réalisé afin de :

- démystifier la notion de densité;
- illustrer, par divers exemples, les différentes formes que peut prendre un quartier résidentiel en fonction de sa densité et des types de bâtiment qui y sont construits;

- montrer qu'il est possible de densifier sans diminuer la qualité du milieu résidentiel et, dans certains cas, sans mettre de côté les maisons unifamiliales;
- observer qu'il est possible d'atteindre une même densité tout en faisant varier les types de bâtiment privilégiés;

- démontrer qu'on fait de la densité sans le savoir. ■

Autres documents de réflexion



VISITE DU SECTEUR URBAIN DU « PARC LINÉAIRE DE LA RIVIÈRE SAINT-CHARLES »

Marie-Josée Coupal, conseillère en urbanisme, coordonnatrice du parc linéaire de la rivière Saint-Charles, Ville de Québec

Peter Murphy, designer urbain, chargé de projet, écoquartier Pointe-aux-Lièvres, Service de l'aménagement du territoire, Ville de Québec

Jacques Grantham, directeur, Service de l'environnement, Ville de Québec



La visite au sein du tronçon urbain du parc linéaire de la rivière Saint-Charles a permis aux participants de constater l'ampleur des travaux de restauration et d'assainissement qui ont redonné vie à la rivière Saint-Charles, une rivière fortement liée à l'histoire de Québec.

En effet, sur plus de quatre kilomètres le long des deux rives de la rivière, les murs bétonnés ont été remplacés par des herbiers aquatiques, des berges végétales et des habitats fauniques. Sur les terrains riverains, jadis laissés pour compte, des projets d'habitation de différentes typologies ont vu le jour et d'autres projets majeurs de haute densité sont planifiés, dont le plus

important est celui du futur écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres.

Ce tronçon du parc linéaire, compris entre le Vieux-Port et le pont Scott, est le seul tronçon multifonctionnel du parc. Le reste du parc propose 27 kilomètres de sentiers pédestres en continu reliant la basse Saint-Charles à sa source, le lac Saint-Charles.



L'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres

L'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres reflétera le dynamisme et l'énergie créatrice du quartier Saint-Roch, situé à quelques pas au sud. À proximité de lieux de travail et

d'activités, cet ensemble résidentiel à l'architecture contemporaine sera aménagé dans le plus grand respect de l'environnement. Habitations, biens et services de proximité, services communautaires et installations récréotouristiques se côtoieront pour créer un quartier complet et autonome. L'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres logera des résidents de tous âges, de toutes cultures et de tout profil socioéconomique.

La conception des rues facilitera la cohabitation des différents modes de déplacement. Une esplanade sera aménagée au cœur de l'écoquartier, entre le nouveau boulevard urbain et le parc de la Pointe-aux-Lièvres, afin d'offrir un cadre agréable aux piétons et aux cyclistes. Son prolongement la reliera à Limoilou, au nord, et à Saint-Sauveur, au sud. De plus, la conversion de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain rendra le secteur plus agréable pour la marche et permettra de marquer l'entrée du quartier Saint-Roch. Le réaménagement de la rue de la Pointe-aux-Lièvres, qui permettra l'intégration du futur tramway, renforcera les liens entre le parc et le nouvel ensemble résidentiel. Les stationnements souterrains compteront un nombre limité de cases et des espaces de stationnement seront réservés au covoiturage, à l'autopartage et au vélo. Enfin, des bornes seront installées pour brancher les véhicules électriques.

Afin de maximiser l'éclairage naturel à l'intérieur des unités d'habitation, les constructions seront alignées selon l'orientation du soleil, en bandes parallèles. Le secteur comptera plusieurs types de bâtiments de quatre à dix étages. L'architecture des bâtiments intégrera des critères comme la

performance énergétique, la consommation d'eau, l'orientation des portes et des fenêtres. Un nombre maximal d'unités d'habitation seront ventilées naturellement grâce à une double exposition, ce qui réduira les besoins énergétiques et augmentera le confort des occupants. Plusieurs bâtiments comprendront des ateliers, des bureaux ou des commerces pour offrir plus de flexibilité aux résidents qui concilient travail et famille. Les plus hauts standards d'efficacité énergétique (LEED, par exemple) seront visés pour tous les nouveaux édifices de l'écoquartier de même que pour le voisinage. L'utilisation de la géothermie, de l'énergie solaire ou du chauffage urbain sera favorisée dans un souci d'autonomie énergétique des constructions.



Divers systèmes et techniques seront utilisés pour réduire les eaux de ruissellement dans l'écoquartier, incluant des toits verts et des dalles de pavage perméables, la collecte et la réutilisation des eaux de pluie et l'aménagement de bassins de rétention. ■



INSERTION ARCHITECTURALE : ÉPICERIE MÉTRO CARTIER REQUALIFICATION DU BOULEVARD CHAREST À QUÉBEC

Bernard Serge Gagné, architecte associé senior, ABCP architecture

I nsertion architecturale : Épicerie Métro Cartier

Contexte

Le projet se situe dans un segment pentu de la rue Cartier, l'artère commerciale principale de Montcalm, un quartier résidentiel caractérisé par sa densité (habitations en triplex) et les habitudes piétonnières de ses résidents. Le projet initial visait l'ajout d'un étage supplémentaire sur l'épicerie existante afin d'augmenter sa superficie commerciale. La Direction de l'Arrondissement promouvait pour sa part la mixité des usages, la consolidation de l'usage résidentiel et l'accroissement de la densité. Pour le client, la densification devenait un exercice rentable. Les architectes souhaitaient pour leur part relever le défi de l'insertion architecturale.

Contraintes du processus

L'élue du quartier était préoccupée par la hauteur de l'édifice projeté et la facture architecturale du projet. Le projet dérogeant au zonage en vigueur, il fut proposé de recourir à un Plan de construction (ou PPCMOI) pour permettre la mise en chantier sans attendre le PDAD (Plan directeur d'aménagement et de développement) en cours de définition. Pour leur part, les résidents de l'îlot redoutaient les inconvénients du chantier et un accroissement des activités de

livraison. Le projet initial prévoyait le surhaussement du bâtiment existant, or la structure s'est avérée inadéquate et les murs mitoyens mal en point. Il en a résulté une fermeture complète du commerce et la mise à pied temporaire de sa main-d'œuvre. Pour sa part, Hydro-Québec a alourdi et ralenti le chantier par les délais de déplacement d'un poteau électrique.

Contraintes de conception

En soit, la construction de logements sur une épicerie (structure d'acier à grande portée) constituait un défi. Ensuite, la distribution du commerce sur trois niveaux imposait la présence d'un ascenseur et d'escaliers mécaniques. L'implantation du bâtiment sur ses limites de lots et la mitoyenneté de part et d'autre obligeaient la création d'alcôves pour répartir la lumière et permettre les vues aux habitations. Le débarcadère arrière, sur ruelle résidentielle, imposait une nuisance physique et sonore aux voisins. De la même façon, le faible gabarit des immeubles voisins impliquait la considération des surcharges potentielles de neige et le contrôle de l'ombrage. Le site ne comporte aucune case de stationnement, ni de surface, ni souterraine. Finalement, la signalisation commerciale type de la chaîne d'épicerie dans un contexte urbain dense contrevenait aux prescriptions de la Ville.

Résultats et avantages du projet

Une appropriation immédiate du nouveau commerce s'est effectuée par le voisinage de même que leur adaptation rapide au mode de fonctionnement de la nouvelle épicerie. L'offre commerciale du projet est complémentaire aux services de proximité et l'addition de logements augmente la masse critique de citoyens requise pour le maintien d'une proximité fonctionnelle. Le projet respecte et renforce le mode de vie piétonnier du quartier. Sa facture contemporaine cadre bien avec l'environnement existant, tant par



ses matériaux que par sa volumétrie sculptée qui atténue les contrastes de gabarit. Le projet a été récipiendaire d'un Mérite d'architecture de la Ville de Québec en 2009 et le propriétaire a optimisé la rentabilité de son site.

Recommandations

Une certaine souplesse dans l'adaptation des règles de zonage, notamment par des mécanismes tel le PPCMOI, a permis au client de réaliser son projet dans des délais

convenables. Il faudra cependant sensibiliser les services publics, notamment Hydro-Québec, à l'importance d'une coordination et une réalisation diligente des travaux pour éviter des contraintes indues aux promoteurs. Finalement, il appert que la présentation bien structurée et adéquatement illustrée d'un projet constitue un atout pour l'acceptabilité sociale d'un projet.

R equalification du boulevard Charest à Québec

Contexte

L'étude pluridisciplinaire tenue en 2004 s'est ensuite concrétisée par phases successives pour achever le projet en 2008. Le mandat visait la définition d'une vision globale et cohérente de l'aménagement et du zonage afin de requalifier le boulevard, son bâti limitrophe et les rues transversales. Dans les années 1950, ce parcours de restructuration avait été surimposé à une rue de quartier, le tout au détriment de l'homogénéité et de la perméabilité du faubourg St-Sauveur. Il en a résulté un parcours à terre-plein central, de facture auto routière – quasi infranchissable – bordé de petits bâtiments résidentiels d'une part et de cours arrières de lots d'autre part. Des consultations publiques préalables tenues par la



Ville ont mis en lumière la nécessité de retisser des liens transversaux au boulevard et de permettre aux piétons de le fréquenter.

Contraintes du processus

Le faible intérêt de la population en général pour ce quartier défavorisé ainsi que la résistance de la Division des transports et de la circulation à éliminer le terre-plein central, par crainte de mauvaise fluidité du trafic, ont constitué les principales contraintes du processus.

Contraintes de conception

L'emprise de la voie publique, l'encombrement des services souterrains et le gabarit général du quartier (initialement composé de maisonnettes de faubourg) ont limité les possibilités d'aménagement et



contraint le zonage à un gabarit limité. L'éroitesse de la bande de pertinence nord, la possibilité d'implanter une voie de stationnement d'un seul côté et la mixité commerciale ténue ont conditionné un boulevard de composition asymétrique.

Résultats et avantages du projet

Le projet, réalisé en trois phases successives dans le tronçon St-Sauveur, a été pris en charge par les services techniques de la Ville et s'est réalisé dans le respect général des recommandations de l'étude. La convivialité du traitement paysager, la reconnexion transversale des rues et le sentiment de sécurité imputable à ces aménagements ont conditionné la réappropriation de ce boulevard par les piétons et la transformation du bâti limitrophe.

Recommandations

La consultation de la population du quartier préalablement à l'amorce du projet et la tenue d'un processus de design intégré entre consultants externes et services municipaux ont permis de faire émerger un projet

simple, logique et cohérent. Le chantier suivant devra s'attarder à la requalification des rues transversales, notamment celles qui lient le quartier à la haute-ville par les escaliers si typiques de Québec. Des incitatifs à la rénovation des bâtiments ou encore la réalisation de projets modèles de densification pourraient inciter les investisseurs à contribuer à la dynamisation urbaine. ■



CONSTRUIRE LA VILLE SUR LA VILLE

Rémi Morency, urbaniste et architecte, Bélanger Beauchemin Morency, architectes & urbaniste

Une des facettes du développement éco-responsable pose la question de la densification. Cette question mérite d'être abordée comme une opportunité permettant notamment de revoir les façons de penser la ville, d'y vivre et de s'y déplacer.

La densification est donc un prétexte pour, en retour, améliorer nos infrastructures de transport, faire vivre le patrimoine, mettre en place des projets d'équipements, de parcs et d'espaces publics. C'est aussi l'occasion de créer des réseaux permettant de tisser autrement la ville et d'offrir à ses citoyens les véritables libertés dans leurs lieux de résidence, de travail, de loisir et leurs modes de déplacement.

Mais le mot densification fait peur. Il serait en effet plus pertinent dans bien des cas de discuter, en amont, de projets collectifs porteurs et structurants et de mettre en place les conditions pour qu'ils puissent se réaliser, même si cela doit prendre des décennies. Ainsi, si les objectifs sont bien compris par la population et si les projets d'amélioration du cadre de vie urbain font consensus, la densification devient une résultante naturelle.

Faut-il densifier à tout prix ?

De toute évidence la réponse est non. Densifier pour densifier est une perte de temps, d'énergie et ne peut avoir que des effets rébarbatifs sur les citoyens face à l'ampleur du

travail à accomplir pour changer nos modes de vies. Comme nous le faisons depuis plusieurs années en tant que professionnels de l'aménagement, les citoyens doivent pouvoir entrer de plein pied dans le processus d'idéation et d'évolution des mentalités. Ils doivent avoir la chance de se laisser influencer par les bons coups élaborés ici et là à travers le monde, notamment ceux qui privilégient, en marge de la densification, de libérer des espaces publics d'envergure et de les mettre en réseaux.

Faire vivre le patrimoine !

Plutôt que de faire table rase du patrimoine, il faut lui donner la chance d'être modifié et adapté. Les propriétés conventuelles dont nous héritons en grand nombre peuvent être habitées autrement si la démarche est accompagnée d'un plan illustrant les retombées collectives positives permettant de voir autre chose que les effets négatifs du court terme. Pourquoi modifier un immeuble pour lui adjoindre un autre bâtiment de plus fort gabarit si les questions de sa position stratégique sur un axe de transport en consolidation, celles du projet de parc à proximité, ou encore celles concernant les connexions piétonnes ou cyclables ne sont pas comprises comme des objectifs visant l'amélioration du cadre de vie collectif ? Le projet de la Cité verte est un exemple éloquent notamment pour le recyclage d'immeubles, la diversité de ses typologies résidentielles, les

connexions avec le quartier et l'aménagement de la promenade du coteau Sainte-Geneviève.



Une question d'échelle et de diversité

Un autre spectre qui semble une menace récurrente pour la population concerne le gabarit des immeubles. Partant du principe que tout est dans la manière de faire, l'exemple de Vancouver constitue un modèle de convivialité absolue et ce, malgré la profusion de tours d'habitation. C'est notamment l'arrimage avec la rue qui permet au marcheur de se sentir accompagné par cette échelle humaine donnée en partie par les assises récurrentes de chacune des tours qui encadrent la rue et s'étirent pour offrir autant d'opportunités pour des entrées privées donnant sur des courettes et des maisons de ville (voir photo page suivante). En plus de la diversité des typologies résidentielles, les fonctions commerciales s'y superposent avec une certaine audace. Ces règles bien simples, associées à la



convivialité des aménagements urbains et l'intégration des commodités de déplacements (piste cyclable, bancs, abribus, signalisation, éclairage, etc.) font, jusqu'à un certain point, oublier que ponctuellement se dressent des immeubles de 12, 24 ou 36 étages ! En plus des considérations d'ensoleillement et de vent qui doivent être prises en compte, la seule question de l'échelle est atténuée lorsque sont mises en place les conditions pour assurer la convivialité de la rue. C'est ce que nous mettons de l'avant dans le projet de la Cité verte où les



recherches portent intensément sur la diversité des typologies, les opportunités d'arrimer le maximum d'adresses civiques sur la rue pour contribuer à son animation et l'essentielle hiérarchisation des espaces, du public au privé. Cette question d'appropriation d'espaces polyvalents et de qualité a également été au centre de nos préoccupations dans le cadre du concours du Champs de Mars à Montréal.



Une question d'innovation

La question de l'innovation se trouve sur toutes les tribunes. Des projets internationaux spectaculaires et formels offrent des réponses parfois édifiantes. Mais ils ne sauraient être les seuls exemples et le danger de créer des monuments ponctuels au détriment d'un véritable tissage des espaces publics nous guette si les véritables préceptes de cette innovation ne portent pas sur les

enjeux pertinents que sont les améliorations du cadre de vie collectif et la diversification des typologies résidentielles. ■

L'animateur a amené les conférenciers et participants à échanger sur les problématiques suscitées au cours de la journée afin de faire ressortir des éléments qui pourraient/devraient alimenter la réflexion des urbanistes et aménagistes dans leur pratique.

SÉANCE PLÉNIÈRE (RÉSUMÉ)

Diane Collin, urbaniste, Service de l'aménagement du territoire, Ville de Québec

Caroline Houde, urbaniste, Service de l'aménagement du territoire, Ville de Québec

L

a densification doit-elle être considérée aujourd'hui comme la norme à laquelle toutes

les Villes devraient adhérer ? Cette question lancée à l'ouverture de la plénière trouve réponse à travers l'ensemble des présentations de la

journée. Au surplus, on a demandé au panel de préciser en quoi les règles encadrant la densification

devraient se distinguer selon le milieu où elle s'opère.

À ces questions, il semble que la meilleure règle à fixer soit celle de la « mixité des densités », particulièrement pour les nouveaux développements. Cette mixité doit se décliner de manière à faciliter le passage depuis les zones de forte densité vers les zones de faible densité. S'ajoute à cette prémisse, la nécessité de faire en sorte que la densification ne se fasse pas au détriment de la qualité de l'espace public collectif.

La question de la densification est un sujet très préoccupant, tant pour les citoyens et citoyennes que pour les intervenants politiques. La population est de plus en plus sensible au développement urbain et, par conséquent, à l'évolution de leur milieu de vie. L'approche consultative développée par certaines Villes a fait la preuve qu'il vaut mieux informer la population en amont des projets que lorsque les critères de mise en œuvre et de conception ont été entièrement déterminés à l'avance. Les Villes sont souvent confrontées à l'opposition des citoyens lorsqu'il s'agit de densifier un quartier résidentiel unifamilial existant. Ont-ils raison d'exiger le statu quo, allant même jusqu'à s'opposer à l'ajout d'habitations bifamiliales ? Il est préférable de miser sur l'acceptabilité sociale d'un projet plutôt que de l'imposer aux citoyens. Malgré tous les efforts de communication, il faut être conscient qu'une transformation s'accompagnera toujours d'une certaine résistance du milieu.

En plus d'une information plus juste et transparente, un processus renouvelé de consultation publique devra dorénavant être orienté vers une approche axée sur l'éducation

populaire et la sensibilisation à la problématique de l'étalement urbain et de la nécessité de réduire l'empreinte écologique. Face au discours populaire de plus en plus présent dans les débats publics sur l'évolution des villes, les promoteurs n'auront d'autres choix que de s'engager dans une démarche consultative en amont des projets. Une telle démarche permet de convaincre la population du bien-fondé d'une intervention, de leur présenter comment concrètement peut s'opérer la densification en milieu construit sans qu'elle soit oppressante.

Le **Projet PACTE Myrand**, un projet d'aménagement participatif lancé par l'Université Laval à l'automne 2005 et orchestré par le Groupe interdisciplinaire de recherche sur les banlieues (www.girba.crad.ulaval.ca), est une expérience qui devrait être répétée. Cette démarche a été mise sur pied dans le contexte du projet de l'Université Laval d'aménager sur son campus, un nouvel ensemble mixte résidentiel. Plus qu'une consultation, cette démarche participative visait l'atteinte d'un consensus sur les valeurs et principes qui devraient sous-tendre ce futur « quartier » et la production d'un plan image détaillé reflétant cette vision consensuelle. Le projet, généralement bien accueilli, est une preuve concrète qu'une consultation en amont permet d'éviter mécontentement et opposition.

La réalisation de projets de démonstrations permet aussi de promouvoir les vertus de la densification et facilite leur acceptabilité par le milieu. Les projets d'écoquartiers que la Ville de Québec s'apprête à concrétiser permettront de démontrer que la

densité est réalisable et acceptable du point de vue de la qualité de vie. La Ville de Portland a fait de même en requalifiant l'ensemble d'un quartier pour en faire un milieu de vie dense, viable et exemplaire.

S'il existe sans conteste un intérêt marqué pour la maison unifamiliale en banlieue, les besoins changeants d'une population vieillissante pourraient infléchir cette tendance au cours des prochaines décennies. Le transfert de cette population vers une offre de logements adaptés à leurs besoins spécifiques rendra disponible un nombre grandissant de propriétés unifamiliales sur le marché. Un processus de densification pourrait donc s'observer à long terme dans les banlieues vieillissantes où loge une bonne partie de cette clientèle. La requalification des quartiers présentant un potentiel de recyclage constitue donc la cible privilégiée pour reconstruire les villes dans les limites de leurs périmètres urbanisés. Cette transformation du tissu résidentiel devra s'accompagner d'une requalification de l'environnement urbain afin d'adapter ces secteurs aux besoins des familles et aux nouvelles réalités en matière de création de quartiers durables. Dans ces ensembles résidentiels, les espaces de socialisation qui sont garants de la qualité du milieu de vie devront occuper une place de première importance.

Par ailleurs, la volonté de poursuivre la densification des quartiers centraux ne signifie pas que l'habitation unifamiliale doit être éliminée ni que ces milieux de vie doivent être uniformisés. Tout quartier devrait offrir des typologies résidentielles variées répondant aux besoins de divers types de ménages. C'est pourquoi il est opportun de maintenir des îlots résidentiels

unifamiliaux bien établis dans les secteurs centraux. La densification s'effectuera plutôt à des endroits ciblés, sur des sites compris dans un environnement compatible avec une densité accrue.

À plus ou moins long terme, l'augmentation du temps et des coûts de déplacement vont inévitablement induire un effet d'attraction vers les secteurs centraux. Ce mouvement est d'ailleurs déjà accéléré dans certaines villes américaines. La mixité des typologies d'habitation favorisera également un mix social, contribuant ainsi à la création de milieux de vie socialement responsables. À titre d'exemple, la construction d'habitations unifamiliales de type « maison de ville » avec cour arrière est une réponse à la demande des familles qui souhaitent habiter les secteurs centraux.

Au-delà de la densification, la cohabitation des usages constitue souvent un frein au retour vers les secteurs centraux où une mixité y est établie depuis des décennies voire des siècles. On rappelle qu'en banlieue, la population est souvent réticente à voir une mixité des fonctions s'installer près des milieux de vie, craignant les usages non résidentiels, souvent source de nuisances. Le zonage seul n'est pas garant de la qualité du milieu de vie pour la population résidente. Une approche par critères ne serait-elle pas une solution pour encourager cette mixité ? Les écoquartiers en ébullition ne doivent pas constituer à eux seuls des enclaves à l'intérieur desquelles, tous les critères de performance et de cohabitation seront atteints alors qu'à leur périphérie, ces principes ne seront pas retenus.

Des constructions mal insonorisées ont souvent fait mauvaise presse aux habitations multifamiliales qui, pour plusieurs citoyens, sont synonymes d'une faible qualité de vie médiocre. Afin de démontrer que les projets de densité peuvent aussi offrir d'excellentes conditions de vie, les Villes doivent accroître leurs exigences. Ainsi, une Ville pourrait accorder à un développeur une prime à la hauteur en échange, par exemple, d'aménagements de meilleure qualité ou de l'intégration de technologies novatrices en matière de développement durable.

En somme, la densification est inévitable mais les Villes doivent se doter des moyens adéquats pour en assurer la qualité des constructions. Une réalisation de piètre qualité entraîne inévitablement des coûts sociaux.

Il est généralement admis que la réglementation d'urbanisme doit être assouplie, mais certains demandent aux urbanistes et aménagistes municipaux présents s'ils ne craignent pas, par le fait même, de perdre une bonne part de leur champ d'expertise. C'est là une mauvaise compréhension de la profession qui excède de loin le seul cadre réglementaire. En effet, la réglementation ne constitue pas une fin en soi, mais plutôt l'un des outils dont l'urbaniste dispose pour mettre en œuvre les stratégies d'aménagement et de développement qu'il développe. L'enjeu consiste plutôt à diversifier et actualiser la « boîte à outils » urbanistique, de manière à faciliter la mise en œuvre de projets exemplaires. Certains outils d'encadrement qualitatif et discrétionnaires offrent déjà cette possibilité. Et au-delà de l'intervention urbanistique, les Villes doivent aussi savoir assouplir et

moderniser leurs pratiques (normes de conception des rues, déneigement) qui peuvent parfois constituer une contrainte à la réalisation de projets novateurs. Par exemple, on doit se demander si nos modèles actuels de conception de l'espace public collectif et nos normes actuelles en matière de réglementation d'urbanisme nous permettraient de faire renaître nos quartiers anciens dont les qualités d'ensemble répondent en tous points à nos objectifs de densité, de mixité et de qualité de vie.

Il ressort de cette journée d'échange entre professionnels de l'aménagement du territoire que la densification est un processus urbain inévitable dans le développement de nos villes. La densification est acceptable et nécessaire dans la mesure où les Villes opteront pour une approche de diversification des densités et où celle-ci s'accompagnera d'un programme de requalification des milieux construits. La Charte d'éco-densité adoptée par la Ville de Vancouver est un exemple à suivre à cet égard. En améliorant le cadre de vie par une répartition adéquate des densités, la bonification des parcs, l'accroissement du couvert végétal, la reconfiguration des voies publiques axée sur les déplacements alternatifs, la densification sera plus acceptable et mieux accueillie par le milieu.

Enfin, la synergie entre l'administration publique, le pouvoir politique, les résidents et les promoteurs est une condition essentielle à la mise en œuvre de projets d'aménagements éco-responsables à travers lesquels l'atteinte des objectifs de contrôle de l'urbanisation et de réduction de l'empreinte écologique sera rendue possible. ■