

Dans ce numéro :

Le mot du président 2

Nouvelles du CA 3

Calendrier des activités 2009 3

Portland (Oregon) 4

• Quelques chiffres 4

• Le Jean Vollum Natural Capital Center (Ecotrust Building) 4

• Portland Plan : l'élaboration du nouveau plan d'urbanisme 7

• Pearl District : un modèle de revitalisation urbaine 9

• Museum of the City 11

• Westside MAX TOD Tour 13

• Our United Village 15

• The Ladd Carriage House 17

• Portland et plus en images... 18



Portland (OREGON)

Voyage d'étude du 22 au 26 octobre 2008



L'Association des urbanistes et aménagistes municipaux du Québec

est un organisme à but non lucratif regroupant près 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 2008-2009

Président

Benoît Malette Ville de Montréal
Verdun

Vice-Président

René Girard Ville de Sherbrooke

Directrice et adjoint aux communications

Sonia Tremblay Ville de Québec

Sylvain Thériault Ville de Montréal
Sud-Ouest

Treasorier

Gilbert Gagnon Ville de Gatineau

Administrateurs

Pierre Asselin Ville de Lévis

Christian Cléroux Ville de Chambly

Denis Jean Ville de Québec
Haute-Saint-Charles

Adjoint administratif

Alexandre Beaudin Agence Convercité

Pour nous joindre

Case postale 1283, succursale Place-D'Armes
Montréal (Québec) H2Y 3K5

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

Le voyage d'étude dont le résumé constitue l'essentiel du présent URInfo fut une fois de plus un succès avec 21 villes, arrondissements et organismes participants. Tout le crédit de cette réussite revient au travail et à la persévérance du comité organisateur constitué de Mario St-Jean (Dorval), Gilbert Gagnon (Gatineau), Denis Chabot (Beaconsfield) et Nicola Cardone (Montréal-Nord). Imaginez votre quotidien au bureau et ajoutez-y l'organisation d'un voyage pour 62 personnes, un décalage horaire de trois heures et des réponses qui ne viennent pas toujours au moment escompté. Au nom de tous les participants, bravo et merci pour votre implication! Je me dois également de mentionner l'aide de Thomas Duchaine (Vivre en Ville) pour nous avoir ouvert quelques portes à Portland. Je tiens également à remercier les rédacteurs et photographes du présent bulletin qui ont participé à l'élaboration des textes nous permettant de partager avec vous tous les thèmes abordés.

Afin de faire bénéficier ce périple mémorable à un plus vaste auditoire, nous sommes à préparer un CD sur lequel il y aura une présentation de base des principaux éléments visités à Portland ainsi qu'une banque de photos. De plus, nous verserons sous peu sur le site internet de l'Association, une série de documents issus des présentations. Je vous entends déjà me demander « Où irons-nous la prochaine fois? ». À ce sujet, nous avons déjà reçu quelques suggestions mais, afin d'avoir le poulx de l'ensemble des membres, nous vous ferons parvenir au début de 2009 un sondage pour recueillir les thématiques que vous désiriez aborder : patrimoine, ville nordique, parcs et places publiques, etc. Commencez à y réfléchir!

Le voyage d'étude étant terminé, nous préparons en ce moment la journée d'étude du printemps qui se fera dans la continuité du voyage, c'est-à-dire qui abordera les nouvelles tendances en planification urbaine. Nous vous

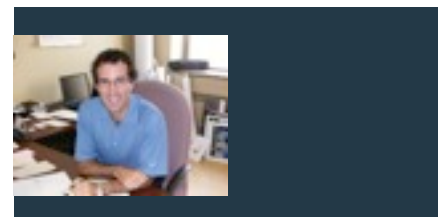
attendons donc tous le 8 mai à Boucherville pour discuter de projets LID, de quartiers LEED, de gestion des eaux pluviales, etc. Inscrivez dès maintenant la date à votre agenda!

L'avancement du dossier de la révision de la LAU a quelque peu ralenti mais les premiers textes du futur projet de Loi nous sont acheminés et je peux vous dire d'ores et déjà que vos demandes ont fait leur chemin et sont en bonne partie incluses dans le document. Votre implication lors des journées d'étude et dans les différents comités nous permet de déposer des modifications qui reflètent vos réalités. D'ailleurs, la composition du comité LAU a changé suite au départ de Sylvain Ducas (Montréal) et Jacques Perrier (Gatineau) que je remercie pour leurs apports dans ce dossier important. Le CA étant désireux que la composition du comité soit représentative des différentes réalités municipales du Québec, nous avons recruté deux nouveaux membres provenant de petite et moyenne villes. Je souhaite donc la bienvenue à Pierre-Luc Blanchard (Sainte-Julie) et Jean Demers (Victoriaville) qui se joignent à Dany Tremblay (Verdun) et Jacques Gaudreault (Montréal-Nord). La composition de ce comité, en complémentarité avec la répartition des membres du CA, permet de couvrir la grande majorité des réalités que vous vivez.

En conclusion, je profite de l'occasion pour vous souhaiter un très joyeux temps des fêtes et que l'année 2009 soit pleine de bonheur et de réalisations pour vous et votre famille.

Joyeux Noël et bonne et heureuse année 2009. ■

Benoît Malette, géographe, urbaniste
Président



Nouveau membre

L'Association a reçu une nouvelle adhésion. Nous souhaitons la bienvenue à :

- Côte Saint-Luc.

Erratum!

Dans le bulletin URBinfo de mai 2008 :

- dans le texte de la page couverture, il fallait lire 14 mars et non 14 mai;

- le texte « *Compte rendu des ateliers et prise de position de l'AUAMQ* » a été rédigé par Gabrielle Manseau et non Jean-François Morneau.

Toutes nos excuses. ■

À inscrire à votre agenda

Journée d'étude AUAMQ - Vendredi 8 mai 2009 à Boucherville

Programme préliminaire

- ▶ Assemblée générale annuelle
- ▶ Retour en images sur le voyage d'étude à Portland (Oregon)
- ▶ La gestion des eaux de pluie (LID) et l'intégration au réseau récréatif (Boucherville)
- ▶ La création d'un nouveau quartier comprenant un centre-ville traditionnel (Boucherville)
- ▶ La planification (Île-des-Soeurs) et la réalisation d'un quartier LEED (*Faubourg Boisbriand*)

Calendrier des activités 2009

PARTENAIRES

OUQ	23 janvier 2009 (Mtl) 30 janvier 2009 (Qc)	Formation : Présentations convaincantes	www.ouq.qc.ca
-----	---	---	--

AUTRES

ACÉAU - CAPS Association canadienne des étudiant(e)s en aménagement et urbanisme	29 au 31 janvier 2009 Montréal (Qc)	Conférence : Du micro au macro	www.aeum-mupsa.org/index_files/CAPS.htm
ACAM Association canadienne des administrateurs municipaux	1 ^{er} au 3 juin 2009 Whistler (C.B.)	38 ^e conférence / Adopter la durabilité : relever le défi par un leadership fort	www.camacam.ca/fconference_2009.asp
FCM Fédération canadienne des municipalités	5 - 8 juin 2009 Whistler (B.C.)	Congrès annuel	www.fcm.ca
ICU / OPPI	30 sept. - 3 oct. 2009 Niagara Falls (Ontario)	Congrès / Building a better World, Practical Solutions to Challenging Issues	www.cip-icu.ca



LE JEAN VOLLUM NATURAL CAPITAL CENTER (ECOTRUST BUILDING)

Voici qu'aussitôt débarqués du train léger qui nous amena de l'aéroport vers le centre-ville, nos gentils organisateurs nous donnent rendez-vous, en début d'après-midi, dans un vague stationnement au nord du secteur Pearl, pas trop loin de l'hôtel où nous logeons. C'est donc au coin de la 10^e Rue nord et de la rue Irving que nous nous rendons à pied (nous ne savions pas encore que les transports en commun au centre-ville sont gratuits et que le tramway passe juste devant...). Groupés sur le trottoir central entre le stationnement et l'entrée au bâtiment, entre de grands bosquets de thym et l'auto électrique en train de se recharger branchée au lampadaire, nous écoutons attentivement notre guide, Madame Alisa Kane de l'Office du développement durable de la Ville de Portland, nous détailler tous les aspects de ce projet unique aux États-Unis d'Amérique. Nous avons devant nous un bâtiment industriel en briques rouges de deux étages sur lequel sont adossées d'imposantes

structures d'acier noires et derrière nous poussent littéralement une forêt urbaine.

Mme Kane nous explique d'emblée que c'est son coin favori du projet puisque non seulement les concepteurs ont réussi à intégrer les notions de drainage pluvial (fossés capteurs de part et d'autre du stationnement dans lesquels s'écoulent les eaux du toit et les eaux du stationnement lui-même), de patrimoine (conservation de portions de murs au pourtour du stationnement) et de stationnement multifonctionnel (il peut devenir un marché, une foire ou un lieu de rassemblement), mais ils ont aussi réussi à y planter une végétation d'arbres et d'arbustes à ce point généreuse que tout un écosystème d'oiseaux et d'insectes s'est recréé au grand bonheur des usagers de la terrasse qui se situe en surplomb à une demi-douzaine de marches plus haut, de part et d'autre de l'entrée.



Portland (Oregon)



Source fond de carte :
<http://geology.com/state-map/oregon.shtml>

Quelques chiffres :

62 participants

21 organismes distincts

7,5 heures de vol

La Ville de Portland

- Fondée au milieu du XIX^e siècle
- Plus grande ville de l'État de l'Oregon (556 000 habitants en 2005), la 30^e au pays
- Située dans une agglomération importante (2,3 millions habitants)

La Cité des Roses

Surnommée ainsi à cause des nombreux jardins de roses dont l'International Rose Test Garden, l'un des plus grands au monde favorisé par le climat océanique (hivers doux et pluvieux, étés frais et humides).

Un gros **MERCI** au
comité organisateur :

Nicola Cardone, Montréal-Nord
Denis Chabot, Beaconsfield
Gilbert Gagnon, Gatineau
Mario St-Jean, Dorval

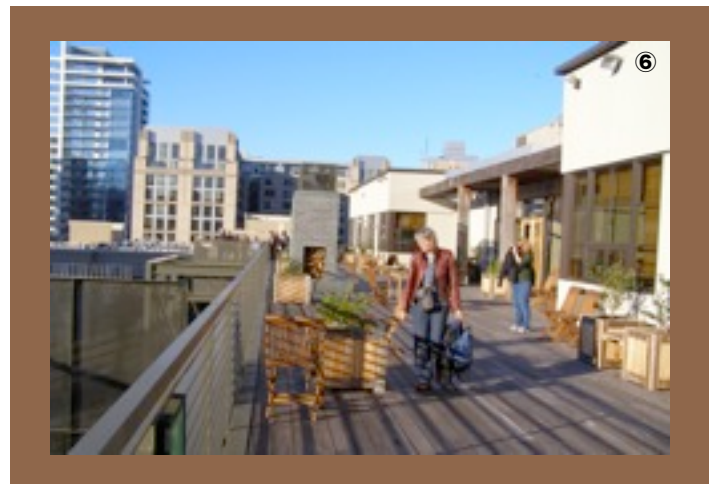
Construit par John McCracken en 1895 dans le style romanescque Richardson, avec son volume massif en briques et crépis intégrant de nombreuses arches pour souligner les entrées et les fenêtres, cet entrepôt était situé à la croisée de deux importantes voies de chemin de fer, à côté de la gare de triage et non loin de la rivière Willamette. Toujours utilisé comme tel jusqu'en 1997, le bâtiment de trois étages (incluant le sous-sol), totalisant 60 000 pi² construit sur un terrain de 40 000 pi², fut racheté par l'organisme Écotrust en 1998. Financé par un don de 2,5 M \$ du philanthrope Jean Vollum, le bâtiment est de nouveau fonctionnel en 2001 après un investissement de 10,3 M \$ financé principalement par des dons de corporations, fondations ou individus et par un prêt hypothécaire de 3,7 M \$. (Rebuilt Green, p.54-55)



Écotrust est un organisme fondé en 1991 pour prendre en charge l'avenir de certaines forêts humides des côtes du Pacifique situées en Amérique du Nord, lieux hautement en demande, écologiquement et historiquement très signifiants. Au départ, leur travail se situait dans les milieux ruraux et dans les communautés côtières entre San Francisco et l'Alaska, pour aider des individus, des entreprises et des organisations à bâtir une économie durable. Leurs activités consistaient principalement à financer l'aménagement durable de forêts, à nettoyer des sols toxiques et à restaurer des structures pour la remontée des saumons du Pacifique. Avec l'insistance de la célèbre urbaniste et écrivaine, Jane Jacobs, qui siégeait sur le comité d'Écotrust, les fondateurs ont commencé à penser à établir une présence urbaine significative. Ils ont débuté avec l'idée d'une place de marché public qui cristalliserait les idées, les projets, les biens et les services, pour une économie basée sur les fondements du développement durable. (Rebuilt Green, p.9)



Avant d'entrer, Mme Kane nous montre le médaillon incrusté dans la brique à gauche de la porte soulignant que c'est le premier bâtiment historique restauré qui a obtenu la mention LEED or. Cette certification comprend, entre autres, la gestion de 100 % des eaux de pluie, l'aménagement extérieur du terrain et des toits, la performance énergétique (climatisation et chauffage), la qualité de l'éclairage naturel intérieur, la circulation et la qualité de l'air intérieur, été comme hiver, ainsi que le recyclage de 95 % des matériaux autant ceux des démolitions mineures que ceux pour la construction du centre.



La visite se poursuit à l'intérieur. Le bâtiment est simplement traversé, de part et d'autre, par un grand hall transversal qui relie l'entrée par le stationnement et l'entrée avant, permettant d'accéder aux boutiques et restaurant du rez-de-chaussée mais également aux étages supérieurs. La structure originale d'acier a été conservée mais le plancher du premier étage a été percé pour prolonger le hall en double hauteur. Pour soutenir l'ajout d'un troisième étage, il a également été nécessaire d'introduire une imposante structure de bois de sapin de



7 Douglas, laissée apparente, récupérée de la démolition d'une usine voisine. De nombreux éléments conservés rappellent les origines industrielles du bâtiment, telles les grandes portes coulissantes utilisées pour séparer la grande salle de conférence en deux ou les éléments de rouage des anciennes structures des monte-charges transformés en mobiliers.

Tous les occupants, composés d'une vingtaine d'organismes, d'entreprises et de commerces ont un lien avec l'économie durable, comme Patagonia, fabricant de vêtements de sport, le développeur Naito, spécialisé dans les bâtiments commerciaux et la restauration à Portland ou les bureaux même de l'Office de développement durable de Portland. Tous les occupants ont participé activement, dès le début, à la mise en œuvre du projet.



8 L'étage est occupé par des bureaux à aires ouvertes. Pour accéder au toit, notre guide nous fait passer par les escaliers intégrés dans la fameuse structure d'acier extérieure qui a pour principal objectif de solidifier le bâtiment lors de secousses sismiques. Un toit vert de type « écotoit » (une technologie germanique nommée Famos Design dont le

pois est aussi peu que 40 lbs/pi²) recouvre le quart de la toiture, l'autre quart est aménagé avec un pontage en bois avec un majestueux foyer et le reste, soit 10 000 pi², est dédié à un nouvel ajout pour abriter des espaces à bureaux. Les lieux sont superbes en cette fin d'après-midi ensoleillée puisqu'ils permettent des vues imprenables sur le quartier Pearl en pleine expansion. C'est avec cet éclairage que nous remercions chaudement Mme Kane pour notre initiation à la vision la plus accomplie du développement durable et son application dans la

conception et la construction du bâtiment, mais également dans la philosophie qui guide leurs actions, tant en terme économique que social, et ce, au quotidien, à long terme, localement et globalement.

Après un siècle d'utilisation comme entrepôt au service de l'économie industrielle, le Jean Vollum Natural Capital Center a été revitalisé par les gens qui forment l'Écotrust Center, ayant été maintes fois reconnu par la société civile pour sa contribution importante dans le paysage urbain grâce à son intégration unique d'innovations environnementales et de restauration historique.

Le développement durable est un concept qui englobe tous les aspects de l'être humain résumé en trois grandes familles, soit l'économie, l'environnement et le social. Ce texte, tiré des notes de notre visite et du livre *Rebuilt Green, The Natural Capital Center and the Transformance Power of Building*, est un très bref aperçu de ce projet, comportant aussi des volets passionnants sur les gens qui ont fondé le groupe Écotrust et qui ont mis au jour ce magnifique projet où une riche communauté y a émergé. Souhaitons-leur un avenir prolifique. Souhaitons-nous de l'audace pour l'introduction d'idées et de mesures innovatrices adoptées à notre réalité. ■

Bibliographie :

Rebuilt Green, The Natural Capital Center and the Transformance Power of Building, Contribution collective de textes : Spencer B. Beebe et autres, Publication de Ecotrust Center, Portland, Oregon, 2003, 120 pages.

Par :

Marie-Hélène Gaboury, conseillère en aménagement
Atelier d'aménagement et design urbain
Ville de Montréal

Photos et images :

- Tirées du livre *Rebuilt Green, The Natural Capital Center and the Transformance Power of Building* (1, 4 et 5)
- Martine Simard-Longtin (2 et 8)
- Stéphane Conant (3 et 7)
- Marie-Hélène Gaboury (6)



PORTLAND PLAN, L'ÉLABORATION DU NOUVEAU PLAN D'URBANISME

MM. Steve Iwata et Tom Armstrong, City of Portland, Bureau of Planning

A l'instar du Québec, la planification de l'aménagement du territoire est le fait de trois niveaux de gouvernement : l'État de l'Oregon, Metro (nom officiel du gouvernement régional de Portland) et la Ville de Portland.

L'État de l'Oregon s'est doté, au cours des années soixante-dix, de lois permettant d'encadrer l'aménagement du territoire à l'échelle régionale. Dans cet esprit, Metro fut créé en 1977. Ce n'est pas encore un gouvernement régional, mais un « service district » qui demeure sous l'égide de l'État de l'Oregon. Metro n'est devenu un gouvernement régional qu'à la suite d'une modification à la constitution de l'état en 1990.

Metro, depuis sa création, gère la limite d'urbanisation de Portland. Toutefois, ce n'est qu'en 1992 que Metro amorce l'élaboration d'une stratégie de gestion de la croissance urbaine. Ce plan, nommé *Region 2040*, est adopté en 1995.

Sa mise en oeuvre s'appuie sur deux moyens :

1. la gestion du périmètre d'urbanisation, de manière à protéger les terres agricoles, et à contenir la croissance à l'intérieur de l'aire déjà urbanisée;
2. l'investissement en transport en commun de manière à réduire la dépendance à l'automobile.

Ces principes de croissance sur une aire déjà urbanisée et la promotion des modes de transport alternatifs à l'automobile sont également au coeur de la démarche de planification de la Ville de Portland depuis les années soixante-dix. À titre d'exemple, l'autoroute Harbor Drive qui longeait la Willamette River fut démantelée en 1976. L'espace ainsi libéré devint un parc riverain. On a assisté à la mise en place d'un système léger sur rail (MAX) en 1986 et au retour des tramways en 2001. Une friche

industrielle, le Pearl District, est transformé, à partir de 1997, pour devenir, dix ans plus tard, un quartier vivant où cohabitent l'habitation, le commerce et les activités de bureau.

Portland Plan

La Ville de Portland encadre la transformation de son territoire par un « Comprehensive Plan » qui s'apparente à nos plans d'urbanisme. Le premier plan de ce type fut



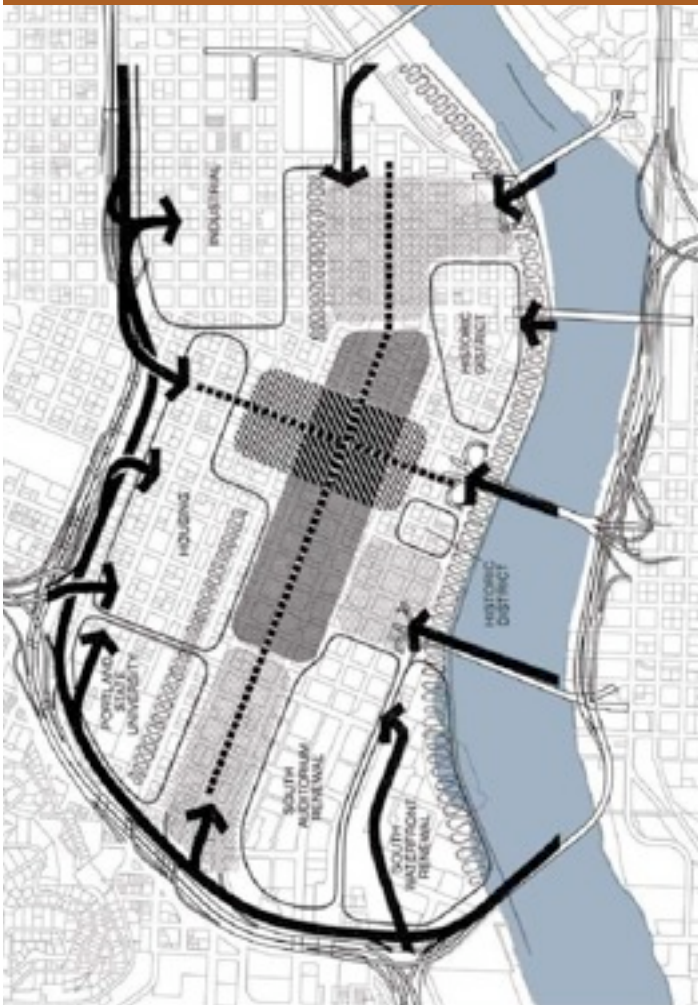
adopté en 1972. La Ville utilise aussi des plans d'arrondissement qui, en s'appuyant sur les grandes orientations du « Comprehensive Plan », énoncent des objectifs plus précis et des actions propres à une partie du territoire de la ville.

L'État de l'Oregon requiert une révision périodique des « Comprehensive Plans ». Afin de satisfaire à cette exigence légale, la Ville de Portland procède à la révision de son plan depuis le début de l'année 2008. Elle prévoit adopter le plan révisé au printemps 2010.

La Ville misera sur la participation des citoyens tout au long du processus de révision. Elle souhaite que des liens se nouent ainsi entre les citoyens. La Ville utilise donc divers moyens de consultation afin de favoriser la participation du plus grand nombre possible de citoyens.

Dans le cadre de la première phase de la révision, il a été déterminé que huit sujets devaient absolument être traités dans le nouveau « Comprehensive Plan ». Il s'agit :

1972 Downtown Plan



1. des changements climatiques et des questions d'énergie;
2. de la prospérité économique et de la créativité;
3. de la croissance de la population et de la diversité culturelle;
4. des systèmes naturels performants;
5. de l'accessibilité au logement;
6. du design distinctif et de la qualité des espaces;
7. de la santé et de la sécurité;
8. des nouveaux moyens et outils.

Plusieurs plans d'aménagement se limitent aux questions d'utilisation du sol, de transport, de logement et d'environnement. Cependant, pour traiter des sujets énumérés ci-dessus, la Ville de Portland a prévu que soient intégrés au « Comprehensive Plan » une stratégie de développement économique, un plan de

1988 Central City Plan



développement physique, un plan pour les infrastructures, un plan pour le coeur de Portland et une stratégie d'équité et d'inclusion.

Déjà, plusieurs idées émergent des activités de planification. Ainsi, un concept nommé « 20-minutes neighborhood » est mis de l'avant. Dans un tel voisinage, il devrait être possible de se déplacer de son logement pour se rendre au travail ou pour faire des courses en moins de vingt minutes de marche. Par ailleurs, on envisage un prolongement du système léger sur rail, on espère améliorer l'accès à la Willamette River, etc.

Même si le processus de révision ne fait que s'amorcer, la lecture du « Comprehensive Plan » révisé de Portland s'annonce intéressante. ■

Par : David Ross, urbaniste, Ville de Montréal
Images : City of Portland



PEARL DISTRICT, UN MODÈLE DE REVITALISATION URBAINE

La visite a été guidée par Clay Thompson de TriMet

La Ville de Portland a planifié la revitalisation du Pearl District, devenu dynamique depuis quelques années, par l'implantation d'une ligne de tramway, la création de lieux publics et l'intégration de constructions contemporaines, tout en préservant le caractère industriel des bâtiments existants.

La Ville de Portland a planifié, au cours des années 1990, la revitalisation de ce secteur industriel, en perte de vitesse, tout en respectant son caractère industriel et en préconisant une réutilisation des bâtiments existants. Sont apparues les galeries d'art, les entreprises des technologies de l'information et les microbrasseries,



Le Pearl District est un secteur en transformation depuis la fin des années 1990. Situé à la limite nord du centre des affaires de Portland, Pearl District est un ancien marécage, asséché dès la fin du XIX^e siècle afin d'y implanter une gare de triage liée aux opérations portuaires. Peu à peu, les entrepôts et les industries légères, comme les brasseries, s'y sont implantés jusqu'à la fin de la première moitié du XX^e siècle. Pearl District occupe une superficie d'environ 1,5 km².



installées notamment dans d'anciens entrepôts et où les anciens quais de déchargement, tout en étant conservés, sont transformés en terrasses ou servent de trottoirs. Plusieurs immeubles résidentiels contemporains ont aussi



été construits, rivalisant d'audace sur le plan architectural et offrant un contraste intéressant avec les bâtiments industriels du début du XX^e siècle.



Avec la collaboration de TriMet, la société régionale de transport collectif, la Ville s'est assurée de l'intégration du nouveau tramway implanté dès 2001, en lien avec les autres secteurs du centre-ville et le train léger sur rail régional. Le parcours du tramway emprunte les rues principales de Pearl District et forme une boucle à l'intérieur du secteur, tout en croisant le tracé du train de banlieue. Fait singulier à noter, les passages sont gratuits à bord du tramway et du train de banlieue dans les

limites du centre-ville, dont fait partie Pearl District. Donc, les déplacements depuis ou vers le Pearl District peuvent être faits gratuitement par tram ou train dans les limites du centre-ville.

La démolition, au milieu des années 1990, d'un ancien viaduc routier au-dessus de l'ancienne gare de triage, a dégagé une zone d'une dizaine d'îlots (de 500 m² chacun) pour la construction résidentielle, qui a connu un sommet au tournant de l'an 2000. En une dizaine d'années, quelque 3 000 logements ont été construits, principalement des condominiums.



En vue d'y attirer de nouveaux résidents, la Ville a décidé

d'organiser l'implantation des nouveaux édifices résidentiels en fonction des nouveaux lieux publics ou squares, soit le Jamison Square et notamment le Tanner Springs Park. Un troisième square reste à être aménagé.



Le Tanner Springs Park vaut, à lui seul, la visite du secteur. L'aménagement du square, réalisé en 2004 et 2005, veut rappeler l'évolution du secteur originellement occupé par un marécage et des ruisseaux, puis transformé en gare de triage et en zone industrielle. Le nouveau square est parcouru de petits ruisseaux se

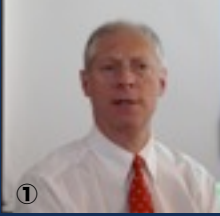
déversant à travers de hautes herbes vers un bassin d'eau, où sont plantés verticalement des rails de chemin de fer qui forment un rideau de fer ondulé. Les gens, et surtout les enfants semble-t-il, ont adopté le lieu où se réfugient insectes et oiseaux. L'aspect plus « naturel » du square s'intègre harmonieusement à l'environnement très urbain des lieux.



Si vous passez par Portland, allez vous promener dans le Pearl District. Cela vaut le détour. Et n'oubliez pas d'essayer l'une des bières locales dans l'une des microbrasseries, attablé sur un quai de déchargement. ■

Par : Sylvain Ducas, urbaniste, Chef de projets
Ville de Montréal

Photos : Sylvain Ducas (5 et 8)
Diane Lavallée (2)
Éric Paquette (1, 4 et 6)
David Ross (7)
Sonia Tremblay (3)



MUSEUM OF THE CITY

Chet Orloff, professeur, Études urbaines, Portland State University

La présentation du professeur Chet Orloff a porté sur l'histoire du développement urbain de la ville de Portland, laquelle incluait de nombreux éléments visuels, tels des photos et des plans, tant anciens que contemporains.

The Museum is the City The City is the Museum

D'entrée de jeu, M. Orloff a introduit le projet de « Museum of the City », un projet documentant de manière virtuelle l'histoire du développement de la ville. Le Comité International d'ICOM, pour les Collections et les Activités des Musées de Ville, CAMOC, est le comité d'ICOM le plus récent.

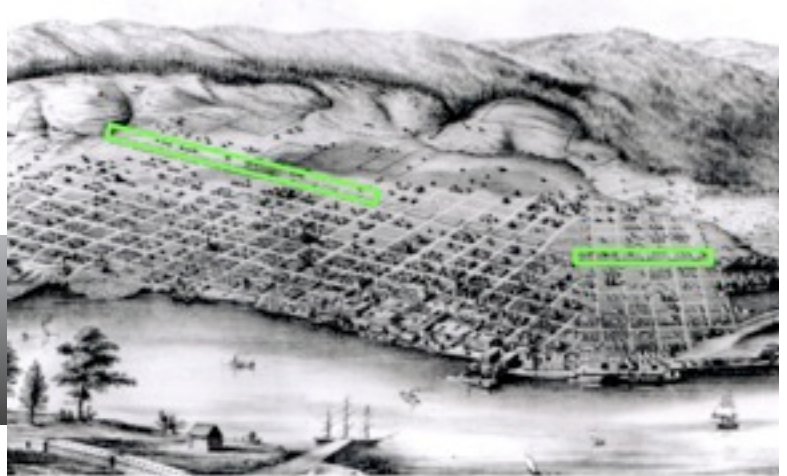


Ce comité constitue une tribune pour les personnes qui travaillent dans les musées consacrés aux villes dans lesquelles ils se situent, ainsi que pour les personnes qui s'y intéressent, historiens, urbanistes, économistes, architectes ou géographes ayant connaissances et expertises à échanger à ce sujet, et qui sont en mesure de créer des liens sur un plan international.

(<http://camoc.icom.museum/index2.php>)

Historique de Portland

La ville de Portland se développe grâce à l'industrie du transport maritime de marchandises agricoles (blé et autres céréales) dans la foulée de la Ruée vers l'or en Californie. La ville se structure à partir d'une succession



d'îlots de 200 x 200 pieds, une trame encore présente aujourd'hui. Pioneer Courthouse est une place centrale de la ville vers 1870. Des planificateurs de renom y sont invités à venir travailler, dont Olmstead en 1903 (réseau de parcs) et Bennet en 1912, lequel s'inspire des grands boulevards de Paris. Jugés trop coûteux, ces plans d'aménagement ne seront jamais réalisés. À l'époque, on a construit plus de 250 immeubles de type « Cast Iron » dont à peine une vingtaine subsiste aujourd'hui, ainsi que 7-8 ponts qui relient les deux rives de la ville. Le cœur de Portland est en place depuis le début du XX^e siècle.



Après la Seconde guerre, la ville se « modernise », des immeubles industriels sont alors remplacés par des stationnements de surface, l'automobile occupe une place privilégiée jusqu'en 1972, année repère pour Portland. C'est l'année du plan d'urbanisme du centre-ville. Les élus font le choix d'aménager la ville pour y vivre, non seulement pour y travailler. Encore aujourd'hui, ce plan est fréquemment cité comme étant la référence en termes de planification urbanistique.

Le plan d'urbanisme de 1972

Deux éléments centraux sont au cœur du plan : 1) La volonté de relier les banlieues avec le centre-ville par un réseau de transport public, intégrant le tramway ainsi que le train léger sur rail (notamment fabriqué par Bombardier!). Encore aujourd'hui, les efforts entamés depuis se poursuivent. 2) La volonté de densifier le centre-ville, notamment par une mixité de fonctions, telles l'habitation, le commerce sur rue – avec des coins de rue à chaque 200 pieds – et des lieux de travail, d'enseignement et de divertissement.

Des exemples, tels le Pioneer Courthouse Square, la Fox Tower, dont le sommet a été arrondi pour que le soleil atteigne le square, et de vastes chantiers de revitalisation comme le Pearl District, les campus universitaire et

hospitalier, le Waterfront ainsi que le South Auditorium District sont directement issus du « Downtown Plan »



L'intégration et l'accueil des nouveaux arrivants semblent être un grand défi. La population est principalement blanche, on y trouve peu de membres des communautés afro-américaine et latino. Pourtant, la croissance démographique est forte et Portland doit accueillir ces « nouvelles communautés ». À titre d'exemple, les messages enregistrés dans les transports en commun sont adressés en anglais et en espagnol.

Le financement des projets de transport en commun : les réseaux Portland Streetcar et MAX TOD veulent prendre de l'expansion, ils requièrent d'importants investissements publics et la communauté est plutôt « réfractaire aux taxes et impôts ».

b) La planification ville centre VS la planification régionale (Metro)

Les débuts de la planification régionale remontent aux années 60. Dans les années 70, la structure métropolitaine retient à l'agenda les domaines du transit, de l'habitation, des déchets, des parcs et des équipements de sports et loisirs. Bien que regroupant 23 municipalités et 3 comtés, aussi peu que 7 conseillers élus sont responsables de la cohésion et de la planification de Portland Metro. ■



L'avenir de Portland

Deux sujets, abordés sous l'angle de questions par la délégation, sont discutés :

a) Les défis pour l'avenir

Par : Daniel Malo, Agence Convercité
Photos : David Ross (1)
Chet Orloff (toutes les autres)



WESTSIDE MAX TOD TOUR

Chronique d'une visite de TOD

Guide de la visite : Leila Aman, Metro

La ville de Portland en Oregon se targue d'être la ville la plus verte d'Amérique du Nord. Ce n'était qu'une question de temps avant que les membres de l'AUAMQ aillent y jeter un coup d'œil afin de valider cette prétention. Ils ont pu apprécier l'audace de cette ville qui n'hésite pas à prendre des risques pour concrétiser sa vision. En témoigne le développement d'expansion de l'OHSU (Centre national de recherche de l'Oregon), où un téléphérique relie les bâtiments universitaires du haut de la montagne et un nouveau pôle mixte situé le long de la rivière Willamette, à 10 minutes de MAX¹ du centre-ville.



Portland est fière de ses mérites environnementaux, mais aussi du dynamisme économique qui en résulte. C'est aussi pour cela qu'elle est citée en exemple. En effet, Portland a fait la démonstration qu'investir en visant des bénéfices environnementaux et sociaux réels, offre aussi des bénéfices économiques structurants et durables. À ce titre, Portland a fait des choix importants en matière de transport depuis 20 ans, notamment en misant sur le transport collectif sur rail au lieu du développement routier. Résultat : les citoyens de la région métropolitaine de Portland parcourent environ 6,4 km de moins chaque jour que leurs semblables des autres grandes régions métropolitaines des États-Unis. Ce 6,4 km paraît négligeable, mais Portland l'évalue à environ 2,6 milliards d'économie pour la ville et les citoyens par

année. Cela est extrêmement profitable pour l'économie régionale (la région ne produit ni pétrole, ni voitures) car l'argent sauvé par les citoyens, environ 1,1 milliard² en 2005, est réinvesti en grande partie sur les propriétés, dans les bars et restaurants, etc.

Une des stratégies d'aménagement du territoire utilisé par Portland, pour favoriser l'utilisation des transports collectifs par les citoyens de la région, est le Transit Oriented Development (TOD). Le TOD est une stratégie où l'offre résidentielle et commerciale est développée simultanément avec des densités graduelles autour d'une station ou d'une gare, afin de concentrer le développement le long des axes de transport collectif.

C'est donc avec grand intérêt que notre groupe rejoint la guide Leila Aman du Département de planification du Metro, le gouvernement élu de la région métropolitaine de Portland. De notre point de rendez-vous, au Pioneer Courthouse Square, nous montons à bord du MAX, en direction de notre premier arrêt, la station Goose Hollow.

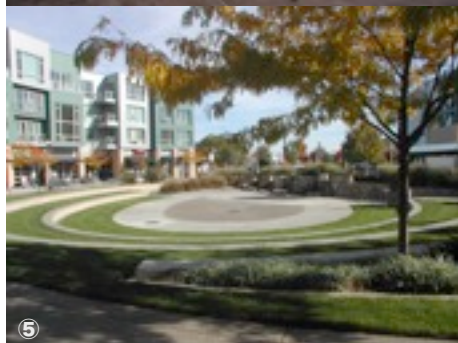


Confortable et filant à belle allure, plusieurs d'entre nous se prennent à rêver d'en fréquenter des semblables dans les villes du Québec. Sur place, Leila nous explique les principales conditions dans lesquelles le TriMet, l'organe public responsable du transport en commun de la région, gère le développement d'un TOD. Le TriMet est

généralement propriétaire du terrain qu'il cède au promoteur, après appel d'offres, avec des conditions particulières, souvent des exigences de densité et de mixité. Leila profite de ce premier arrêt pour nous recommander un bon burger café au coin de Jefferson et de la 18^e Avenue.

Nous remontons ensuite à bord en direction de notre deuxième arrêt : la station Beverton Central. En chemin, une dame d'un certain âge, polar vert lime et jeans bleus, nous regarde d'un œil intense. Ses yeux verts et profonds semblent porter attention à nos propos, presque à lire sur nos lèvres. Finalement, brisant la glace, elle nous aborde en français, avec un léger accent de France. Mme Nancy E. Smith, revenant d'une lecture en français sur Camille Pissarro, partage avec nous son bonheur de vivre à Portland, une ville où il y a beaucoup de francophiles, précise-t-elle. Madame Smith est très fière de faire remarquer que sa ville a su éviter les erreurs commises à Seattle. Là-bas, dit-elle, la congestion routière est effroyable. Arrivée à son arrêt, cette sympathique dame descend dignement et nous souhaite un bon séjour.

Nous arrivons donc à Beverton Central, un TOD qui semble en difficulté. La place publique est déserte et les commerces semblent fonctionner au ralenti. Leila nous explique que la réussite d'un tel projet prend parfois du temps. Le projet possède toutefois des atouts qui sauront le dynamiser, affirme Leila, notamment un système de



« district heating » reposant sur une centrale biénergie (gaz naturel et électricité). Leila nous explique qu'il est prévu de développer un incitatif au développement en fournissant, gratuitement ou à taux bas et fixe, le chauffage et la climatisation pour les futurs bâtiments.

Le MAX Light Train reprend sa route avec notre groupe à son bord, le dernier TOD que nous visiterons est Orenco Station. Dessiné par le célèbre urbaniste et architecte

Peter Calthorpe, il est ironique de constater que nous devons marcher plus de 500 mètres pour atteindre le développement. Orenco est un quartier huppé de 200 acres, comprenant une typologie d'habitation assez variée. La maison unifamiliale est très présente dans le paysage, dont une qui est à vendre à rabais pour la modique somme de 440 000 \$. Nous profitons d'une épicerie fine à grande surface pour casser la croûte. Cette véritable caverne d'Alibaba, comporte son lot de surprises, notamment un comptoir à poissons où les espèces sont étiquetées en fonction du degré de qualité de leur exploitation. Portland est définitivement une ville verte, jusque dans ses épiceries!



Nous terminons notre visite en remerciant notre guide, Leila Aman. Nous lui remettons, en témoignage de notre appréciation, une bouteille de cidre de glace du Québec, que nos organisateurs avaient savamment dissimulée dans leurs bagages. Avec les recommandations d'usage, servir très froid, nous espérons que Leila aura une petite pensée pour notre lointaine contrée en la dégustant. Merci Leila, merci Portland! ■

- 1 Le MAX light train est le Système léger sur rail (SLR) qui sillonne la région de Portland.
- 2 Ce montant de 2005, a dû se gonfler considérablement alors que les cours du pétrole ont explosé entre 2006 et 2008.

Par : Thomas Duchaine, chargé de projets, Vivre en Ville

Photos : Thomas Duchaine (2, 3, 4 et 6)
Sonia Tremblay (1 et 5)



OUR UNITED VILLAGE

Le prétexte!

C'est en bordure de l'autoroute 5, près du pont Fremont (à 10 minutes du centre-ville de Portland) que la fabuleuse histoire de « Our United Village » a commencé. Ce quartier était connu depuis longtemps pour son haut taux de criminalité : problèmes de drogue, de violence conjugale, d'infraction de domicile et de règlement de compte. Toutefois, au début des années 1990, un événement tragique eut une incidence majeure sur l'avenir du quartier et de ses habitants.

En plein jour, un homme s'est fait abattre sur le trottoir et il s'écoula plusieurs heures avant qu'un citoyen ne décide d'appeler la police. Ce drame, témoignant de l'insensibilité des gens du quartier face au malheur de leurs proches, aura eu comme effet de mobiliser quelques-uns d'entre eux soucieux de leur avenir dans le quartier. À partir de ce moment, quelques citoyens ont commencé à se rassembler occasionnellement afin d'entrevoir des solutions aux diverses problématiques de leur environnement. Leur première intervention a été de venir collectivement en aide à un des pires voleurs du quartier : David, 13 ans. Ce regroupement de citoyens a commencé par s'intéresser à ce jeune garçon et à son environnement (milieu familial, logement, amis). Ils ont découvert que David avait trois rêves : être millionnaire, posséder une motocyclette et se faire installer un appareil dentaire. Faute de moyen, les organisateurs ont fait plusieurs levées de fonds au sein de la communauté pour finalement réaliser son troisième rêve : avoir suffisamment d'argent pour se payer des soins d'orthodontie.

La reconnaissance de David envers son milieu a été telle, qu'il a avoué que le fait de s'être intéressé à lui de la sorte l'obligerait au respect d'autrui. Dorénavant, il serait un peu moins délinquant dans son quartier. En effet, il y a de forte chance que la tentation de voler s'atténue envers la personne s'intéressant sincèrement à un jeune voyou.

Devant ce franc succès, les organisateurs de l'événement se sont officiellement regroupés en organisme sans but lucratif en 1995, sous le nom de « Our United Village ».

Dans le but de poursuivre leurs activités communautaires, cet organisme avait besoin d'argent, de beaucoup d'argent. C'est dans cet esprit qu'un des membres de l'organisme et également ex-voyou du quartier, Shane, fonda la filiale : « The Rebuilding Center », centre de récupération et de vente des matériaux de construction usagés de 50 000 pieds carrés. Aujourd'hui, ce centre emploie plus de 45 employés issus du milieu et procède à la déconstruction des bâtiments plutôt qu'à leur démolition. Ainsi plus de 85 % des matériaux provenant de bâtiment à démolir sont maintenant récupérés et vendus aux quelque 300 visiteurs par jour du centre. En plus



d'embaucher des citoyens locaux, de diminuer de 60 % la quantité de déchets à enfouir, de réutiliser en moyenne 8 tonnes de matériaux de construction par jour, le groupe peut réinjecter près de 3 000 000 \$ par année dans leur communauté, financement provenant exclusivement des recettes reliées à la vente des matériaux.

Depuis la création de cet organisme spécialisé dans la déconstruction de bâtiment, la demande ne cesse de



croître. Autrefois, les propriétaires d'immeubles devaient payer afin de faire démolir leur propriété ainsi pour l'enfouissement des matériaux. Aujourd'hui, en plus de



rendre heureux les chercheurs d'aubaines et de préserver la planète, ils reçoivent des reçus pour fins d'impôts de la part de l'OSBL. Une fois le contrat octroyé, les membres accrédités du Rebuilding Center s'affairent à déconstruire méticuleusement tout l'immeuble afin de préserver les matériaux et les mettre en marché à un maximum de 50 % de leur valeur initiale. On peut considérer ce commerce régional de club social de quartier. « The rebuilding center » est devenu un lieu d'échange de matériaux mais aussi de socialisation, par où toute la communauté du quartier transite pour diverses raisons.



Une importante leçon est à retenir de cette histoire, il faut croire en nos rêves et se mobiliser pour l'atteinte d'objectifs communs. Qui aurait cru qu'un petit délinquant de Portland, Shane, ayant valsé d'appartement en famille d'accueil, serait un jour à la tête de cet organisme faisant le bien dans la communauté et pour l'environnement, tout en ayant un chiffre d'affaires de plus de 3 000 000 \$ par année? ■



Par : Nicola Cardone,
Arrondissement de Montréal-Nord
Photos : Pierre-Olivier Morrissette



THE LADD CARRIAGE HOUSE

Un retour remarqué à la case départ!

Mais que se passe-t-il? Samedi matin, en route vers le marché public, un grand rassemblement de citoyens « bloque » le chemin. Au centre, un convoi hors du commun de 350 tonnes avance à pas de tortue!



« The Ladd Carriage House », construite en 1883 à l'intersection des rues Broadway et Columbia est revenue, non sans peine, à sa localisation initiale après 16 mois d'absence!

Cette bâtisse, conçue par l'architecte Joseph Sherwin, est le dernier immeuble existant du domaine de la famille Ladd. William S. Ladd est l'un des entrepreneurs fondateurs de la ville de Portland et a été maire de Portland au début des années 1860. Sa famille a habité cette maison jusqu'en 1926, moment où elle a été transformée pour loger des bureaux et de petits ateliers.

La maison vers 1926
source : dépliant distribué par « Friends of the Ladd Carriage House »



La relocalisation de la maison est l'une des premières phases d'un projet de développement comprenant la construction d'un édifice de 23 étages (résidentiel) au coeur du « Portland's Cultural District ». Pour sauvegarder le caractère historique du quartier, le



promoteur a accepté de collaborer avec les acteurs locaux et la Ville en créant un îlot de vocations mixtes, incluant la mise en valeur de The Ladd Carriage House. La maison a temporairement été déplacée en juin 2007 pour permettre la construction d'un stationnement souterrain. Le promoteur a défrayé les coûts de

déplacement ainsi que la restauration de la maison qui sera terminée au printemps 2009.

La maison sera mise en vente et pourra accueillir des fonctions commerciales (restaurant, galerie d'art, bureaux et commerces de détail au rez-de-chaussée). L'intérieur peut être réaménagé selon les besoins des futures occupants.

- Prix demandé : 2,4 M \$ (crédit potentiel de taxes de 400 000 \$ à titre de bâtiment historique)
- Superficie : 6 991 pi²
- Stationnement : accès à 100 cases souterraines

Preuve que tout devient possible! ■

Texte et photos par : Sonia Tremblay, urbaniste
Ville de Québec

Les trams



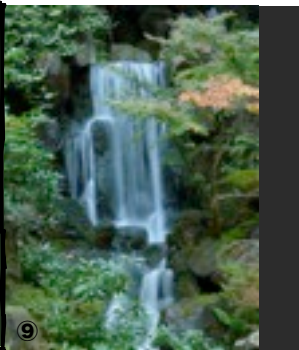
Les marchés publics



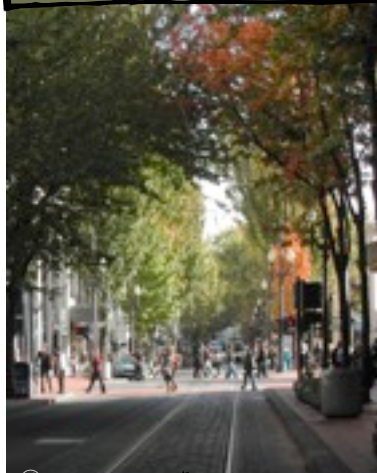
Portland by Night



Le jardin japonais



La végétation



Portland et plus en images...

La rivière et ses infrastructures



Le Mont Hood



Les traces du passé



Christian Cléroux (14, 15, 16)
David Duval (2, 3, 5, 6)
Diane Lavallée (1, 11)
Éric Paquet (4, 7, 12, 13)
David Ross (8, 9)
Sonia Tremblay (10)

Cannon Beach - Chute Multoniah - Rivière Columbia

