

À votre service depuis 32 ans

U*i*R*n*B*f*o

A U A M Q

Octobre 2006

BULLETIN DE L'ASSOCIATION DES URBANISTES ET DES AMÉNAGISTES MUNICIPAUX DU QUÉBEC

Dans ce numéro :

- 2 MOT DU PRÉSIDENT
SORTANT
- 3 MOT DU PRÉSIDENT
- 3 ÉTATS GÉNÉRAUX SUR
L'AMÉNAGEMENT ET
L'URBANISME
- 4 COLLOQUE 2006
- 11 CONFÉRENCE ADGMQ
- 12 TEXTE D'ORIENTATION
AUAMQ

COLLOQUE 2006

- 4 **ANDRÉ LAVALLÉE**
Arrondissement Rosemont -
La Petite-Patrie, Ville de
Montréal
- 5 **STEVEN GUILBAULT**
Greenpeace
- 6 **DR LOUIS DROUIN**
Direction de la santé
publique
- 7 **ROBERT PERREAULT**
Conseil régional de
l'environnement de Montréal
- 8 **CHRISTIAN YACCARINI**
Société de développement
Angus
- 9 **DANIEL HODDER**
Ville de Montréal
- 10 **SYNTHÈSE DE L'ATELIER**



LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES L'URBANISTE MUNICIPAL A-T-IL UN RÔLE À JOUER?

L'Association des urbanistes et aménagistes municipaux du Québec

est un organisme à but non lucratif regroupant quelque 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 2006-2007

PRÉSIDENT

BENOÎT MALETTE Ville de Montréal
Verdun

VICE-PRÉSIDENTE

JULIE TREMBLAY Ville de Lévis

DIRECTRICE DES COMMUNICATIONS

LUCIE BÉDARD Ville de Montréal

TRÉSORIER

GILBERT GAGNON Ville de Gatineau

ADMINISTRATEURS

DENIS CHABOT Ville de Beaconsfield

JACQUES FAGUY Ville de Québec
La Cité

RENÉ GIRARD Ville de Sherbrooke

MARIO ST-JEAN Ville de Dorval

ADJOINTE ADMINISTRATIVE

DIANE LAVALLÉE Ville de Beaconsfield

Pour nous joindre

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

T : (514) 428-4432 (Diane Lavallée)

F : (514) 428-4424

C : info@auamq.qc.ca

W : auamq.qc.ca

Dépôt légal

Bibliothèque nationale du Canada
Bibliothèque nationale du Québec

version imprimée : ISSN 1712-2848
Version web : ISSN 1712-2856

En juin dernier, j'annonçais, à grand regret, mon intention de ne pas solliciter le poste de président de l'Association et proposais aux membres du CA de terminer ce mandat en tant qu'administrateur afin d'assurer la gestion de la relève. L'équipe en place me permet d'espérer la poursuite des dossiers amorcés et la prospérité de notre association municipale qui ne pourrait survivre sans l'engagement et le dévouement de ses membres.

Je tiens à saluer ces femmes et ces hommes qui, par leur grande générosité contribuent au développement de l'AUAMQ. Je tiens également à remercier et à souligner l'ouverture d'esprit des gestionnaires qui nous incitent et nous soutiennent dans ce bénévolat.

Mon implication au sein du CA, depuis les cinq dernières années, m'a permis de côtoyer des gens de qualité et de passion avec qui j'ai toujours un plaisir fou à échanger sur les enjeux de notre profession au sein d'organisations municipales en pleine mutation et a, sans contredit, influencé la décision de poursuivre ma carrière en tant que gestionnaire. Ce nouveau défi me demandera d'y consacrer toute mon énergie et bien du temps encore!

Par ailleurs, votre participation et votre soutien toujours croissants ont également permis à l'Association d'atteindre un sommet inégalé de membres, d'activités et de publications de grande qualité. Sous le signe de la continuité, nous avons pu consolider la base de notre organisation, étendre notre réseau de membres à travers la province et lui insuffler une nouvelle image.

De plus, le positionnement de l'AUAMQ sur la valorisation et l'amélioration de notre pratique de l'urbanisme municipal, développé depuis la dernière décennie, doit trouver écho lors des prochains États généraux sur l'aménagement du territoire et l'urbanisme et des échanges en cours et à venir dans le cadre des

travaux sur la refonte de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Ces deux événements constituent, à mon avis, une opportunité unique pour le Québec de faire le point sur les réels enjeux de développement, de protection et de mise en valeur de notre territoire pour les générations à venir, de revoir le cadre des outils de gestion ainsi que le processus participatif.

Dans ce contexte, il m'apparaît essentiel de poursuivre et de développer le travail amorcé avec nos partenaires que sont le ministère des Affaires municipales et des Régions, l'Union des municipalités du Québec, l'Ordre des urbanistes du Québec, l'Association des aménagistes régionaux du Québec et l'Association québécoise d'urbanisme qui apportent, chacun dans son champ respectif d'activités, un éclairage différent sur ces questions. Il m'apparaît impératif d'unir nos forces et notre expertise afin de consolider notre profession.

Il importe également de ne pas confondre les missions de nos organismes respectifs. En ce sens, l'AUAMQ se doit de rester le lieu de réflexion, d'échanges et de débat sur notre pratique en milieu municipal. Il n'en tient qu'à chacun de nous de profiter de ce réseau d'échanges et de contacts exceptionnels.

À chaque activité, rencontre régionale, colloque ou voyage d'étude, c'est une joie de faire la connaissance de nouveaux visages, de revoir les collègues et de prendre un peu de recul sur le travail quotidien. J'en reviens toujours avec une nouvelle perspective, une nouvelle énergie et surtout des souvenirs de bons moments passés entre collègues.

Je souhaite longue vie à l'Association et un bon succès à notre nouveau président, monsieur Benoît Malette. ■

Jacques Faguy

Directeur de la gestion du territoire
Arrondissement de La Cité
Ville de Québec

Les arbres commencent à prendre leurs superbes couleurs, on a de nouveau envie de cuisiner de la soupe, les vacances sont terminées, les promoteurs sont de retour et nous parlent de l'hiver, l'automne s'installe.

Je ne sais pas pour vous, mais pour moi, cette saison prend plutôt la forme d'un petit printemps professionnel où les chantiers de construction redémarrent, de nouveaux arbres sont plantés et le gazon se déroule dans les parcs; d'autant plus que cette année j'ai accepté la présidence de l'association suite à l'annonce du départ de Jacques Faguy. Je profite d'ailleurs de l'occasion pour le remercier en mon nom et en votre nom à tous, pour tout le temps et l'énergie consacrés afin de nous représenter sur les différentes tribunes. Jacques a relevé le défi avec brio et je tenterai d'en faire autant à ma manière. Le dévouement des membres du CA, de même que votre implication et participation me permettent d'entrevoir mon mandat avec optimisme face aux défis qui se présentent à nous.

L'implication des membres fut encore une fois fort concluante lors du colloque du 4 et 5 mai dernier, le présent Urbinfo résume les différentes présentations qui ont permis de faire ressortir l'importance des professionnels de l'urbanisme municipal dans la lutte aux changements climatiques. Les participants à la plénière se sont entendus sur la bonification du manifeste afin d'y intégrer la notion de développement durable. Le résultat de ce colloque positionne également l'AUAMQ en vue des États généraux. Vous trouverez dans ce numéro la position de l'Association rédigée par notre ancien président Sylvain Ducas que je remercie de sa continuelle implication malgré son horaire très chargé.

Encore une fois, le calendrier de l'automne 2006 et de l'année 2007 foisonnera d'événements importants pour notre profession. Premièrement, les États généraux de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme se tiendront les 18, 19 et 20 octobre, ils nous permettront de discuter des enjeux, des outils, des acteurs et des perspectives futures de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme. Suivra ensuite notre colloque annuel qui aura lieu au printemps, nous prévoyons le devancer à la fin avril afin de laisser du temps entre notre événement et le congrès de l'ICU qui se tiendra en juin à Québec. Finalement, un voyage d'études est en préparation pour l'automne 2007. Le succès de ces activités est toujours le résultat de votre implication à titre d'organisateur ou de participant. À ce sujet, je vous rappelle que vous êtes les bienvenus à vous impliquer pour le succès de votre association.

En résumé, comme à l'habitude, nous aurons tous beaucoup de pain sur la planche. Je vous invite donc à prendre quelques instants pour lire votre Urbinfo et vous souhaite un bel automne. ■

Benoît Malette



États généraux de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme

« Territoire en changement : nouveau regard, nouveaux défis ... »

18, 19 et 20 octobre 2006

Centre des Congrès de Québec

sous la présidence d'honneur de Monsieur Jean-Paul L'Allier

Inscriptions : <http://www.ouq.qc.ca/Congres/Etats.html>

LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES, L'URBANISTE MUNICIPAL A-T-IL UN RÔLE À JOUER?

COLLOQUE AUAMQ ET ASSEMBLÉE GÉNÉRALE 2006

Synthèse des allocutions et des conférences des 4 et 5 mai 2006, auberge Le Saint-Gabriel, Montréal



ANDRÉ LAVALLÉE

MAIRE DE L'ARRONDISSEMENT ROSEMONT - LA PETITE-PATRIE
MEMBRE DU COMITÉ EXÉCUTIF DE LA VILLE DE MONTRÉAL



Les changements climatiques ont des conséquences importantes pour une ville au quotidien. Qu'il s'agisse d'une tempête de neige ou d'événements de gel et dégel, la Ville a la responsabilité de ramasser la neige, faire le ménage du printemps après la fonte de celle-ci et de s'occuper du déglacage des rues et trottoirs afin de les rendre sécuritaires pour tous. Des responsabilités qui impliquent beaucoup de logistique, ainsi que des investissements pour acquérir les équipements.

Afin de se préparer à des changements climatiques, il est incontournable d'adapter l'aménagement urbain et le transport collectif à de nouveaux défis. Cependant, même s'il reste encore beaucoup de chemin à faire, la vision moderniste et idéaliste prédominante durant les années 60 et incarnée par l'Expo '67 permettant sans aucune remise en question la construction de ponts, d'autoroutes et le développement de banlieues est aujourd'hui une affaire du passé.

Tandis que beaucoup de grandes villes américaines ont connu un étalement urbain à grande échelle, Montréal a toujours pu conserver une vision à l'échelle humaine. Déjà le plan d'urbanisme de 1992 avait pour but de conserver des acquis : développer un centre-ville moderne et habité et préserver les quartiers environnants.

Aujourd'hui, Montréal offre encore un potentiel de développement énorme. Pour garantir la qualité de vie dans nos quartiers et un développement durable, les acteurs municipaux devront introduire des mesures volontaires et régle-

mentaires auprès des promoteurs. Le développement de la gare de triage à Outremont est un exemple de mesures volontaires: Ce projet intègre les concepts de développement durable, favorise le transport collectif et sera géré de façon responsable au quotidien, notamment concernant la gestion des matières résiduelles.

...la vision moderniste et idéaliste prédominante durant les années 60 et incarnée par l'Expo '67 ...est aujourd'hui une affaire du passé.

Selon M. Lavallée, une véritable volonté et l'engagement pour faire avancer le développement du transport collectif ne sont pas encore à l'ordre du jour. Bien que le projet du Casino à Pointe-Saint-Charles ait prévu la construction d'un train monorail et d'un tramway, les 4000 places de stationnement prévues dans le projet pour s'y rendre aisément en voiture n'auraient pas réellement contribué au développement durable. Même les projets institutionnels, tel que celui de l'Îlot Voyageur prévoyant un vaste stationnement malgré l'accessibilité en métro, ne montrent pas toujours le bon exemple.

Malheureusement, les promoteurs ayant la bonne volonté d'inclure des moyens de transport plus écologiques se trouvent souvent face à des difficultés dans leur réalisation. Ceci est le cas du Technopôle Angus où le promoteur a prévu d'offrir une carte annuelle autobus-métro

(CAM) gratuite pour chaque espace de stationnement sauvé. Le promoteur avait cependant eu des difficultés à convaincre la STM de développer le transport en commun vers le site afin de le rendre accessible.

Beaucoup d'autres initiatives volontaires et originales existent tant dans le secteur public que privé à Montréal. La vaste gamme de mesures comprend par exemple l'installation de supports à vélo devant des entreprises et institutions publiques, le covoiturage, des vélos en libre-service, des trains légers sur rail, ainsi que la création de voies réservées pour le co-voiturage. Selon M. Lavallée, il y a aussi des acquis comme le métro de Montréal (qui était considéré comme avant-gardiste dans les années 60) dans lesquels il faudrait investir davantage.

Ces exemples démontrent qu'il est possible de parvenir à des changements avec des approches originales. Mais jusqu'à présent, très peu d'outils de réglementation exigent des études de circulation, d'urbanisme et d'architecture lors de l'élaboration des projets pour s'assurer d'un développement durable. Et c'est aux urbanistes d'influencer davantage les projets pour tenir compte des préoccupations environnementales.

Et c'est aux urbanistes d'influencer davantage les projets pour tenir compte des préoccupations environnementales.

Synthèse des conférences :

convercité
L'agence de valorisation urbaine www.convercite.org

Des ouragans particulièrement sévères tel que Katrina aux États-unis, ainsi que des vagues de chaleur récentes en Europe sont des événements climatiques particulièrement alarmants pour la sécurité publique. Bien qu'il y ait encore beaucoup de recherche à faire sur les causes et les effets de changements climatiques, plusieurs impacts de ces changements se font déjà sentir et d'autres sont à venir. Il est donc important d'agir dès maintenant.

Une hausse du niveau de la mer pourrait submerger des pays entiers, surtout s'ils ne sont pas préparés à ces changements.

La température moyenne de la planète est actuellement de 15°C. Selon les projections de groupes d'experts intergouvernementaux sur l'évolution du climat, nous pouvons nous attendre à une hausse de la température à l'échelle planétaire de l'ordre de 1,4°C (scénario optimiste) et 5,8°C (scénario pessimiste) dans les 150 prochaines années.

L'évolution réelle de la situation dépendra fortement de l'évolution démographique, technologique et économique dans les années à venir. Il y aura cependant des grandes variations à l'échelle régionale et locale. Par exemple: le réchauffement de l'hémisphère Nord sera plus important que celui de l'hémisphère Sud, la masse terrestre étant plus étendue et la masse de glace pouvant fondre plus volumineuse dans le Nord que dans le Sud.

Entre 1979 et 2003 la superficie des glaciers a été réduite de 8% et son épaisseur de 10% à 40%. La fonte des glaces et plus particulièrement la fonte des calottes glacières pourrait avoir d'importantes répercussions sur l'évolution climatique. Une hausse du niveau de la mer de plusieurs mètres pourrait submerger des pays entiers, surtout s'ils ne sont pas préparés à ces changements.

Les impacts du réchauffement climatique sont multiples : le smog, une brume provenant d'un mélange de polluants atmosphériques, constituée de particules fines

et d'ozone, nuit à la santé publique, le nombre de maladies respiratoires étant en croissance dans les centres urbains. Le réchauffement a également des effets sur la biodiversité (notamment les ours polaires qui sont en voie de disparition), sur l'économie et les infrastructures.

Une des importantes causes du réchauffement climatique est l'augmentation des gaz à effet de serre (GES). Ceux-ci ont augmenté de 8,6% depuis 1990 et proviennent de sources variées, dû en grande partie aux activités humaines post-industrielles.

Des efforts ont été réalisés durant les dernières années pour réduire les GES. Dans les industries, l'émission de GES a pu être réduite de 10% depuis 1990 et dans le secteur résidentiel, commercial ainsi qu'institutionnel la baisse est de 18%. Cependant, 38% des GES proviennent du secteur du transport et ce, avec une importante augmentation de 16% depuis 1990.

de traitement des déchets, d'utilisation de l'énergie ou encore de nos modes de déplacement.

Le fait de rendre nos voitures plus écologiques à l'aide de technologies plus avancées, est un pas en avant. Mais, il faut aller au-delà de ces mesures et changer nos habitudes davantage. La mise en place de mesures pour encourager l'utilisation d'un « cocktail de transport » peut aider à réduire l'utilisation de l'automobile. Plutôt que d'obliger les citoyens à se débarrasser complètement de leur voiture, ces mesures favorisent l'utilisation d'un vaste choix de moyens de transports collectifs et actifs. L'utilisation moins fréquente de la voiture réduit de façon importante l'émission de GES et les épisodes de smog et a des avantages économiques, sociaux, ainsi que des effets positifs sur la santé.

Une grande partie des mesures n'engendre pas de coûts exorbitants. Par exemple, plutôt qu'installer des cellules solaires, des mesures très simples, comme



Penser la ville pour ses habitants et non ses voitures

Afin de diminuer l'ampleur du réchauffement climatique il faut surtout trouver des moyens de réduire l'émission de GES. Des modifications doivent être apportées à nos habitudes de consommation, d'aménagement de l'espace urbain,

l'orientation de la fenestration vers le sud, peuvent épargner de l'énergie. D'après M. Guilbeault, c'est souvent la volonté politique qui est manquante. Néanmoins, il salue la Ville de Montréal pour sa position par rapport au prolongement de l'autoroute 25 ! ■

L'URBANISTE, UN ALLIÉ NATUREL DE LA SANTÉ PUBLIQUE

DR LOUIS DROUIN

RESPONSABLE DE L'UNITÉ SANTÉ ENVIRONNEMENTALE ET SANTÉ AU TRAVAIL
DIRECTION DE LA SANTÉ PUBLIQUE DE MONTRÉAL-CENTRE

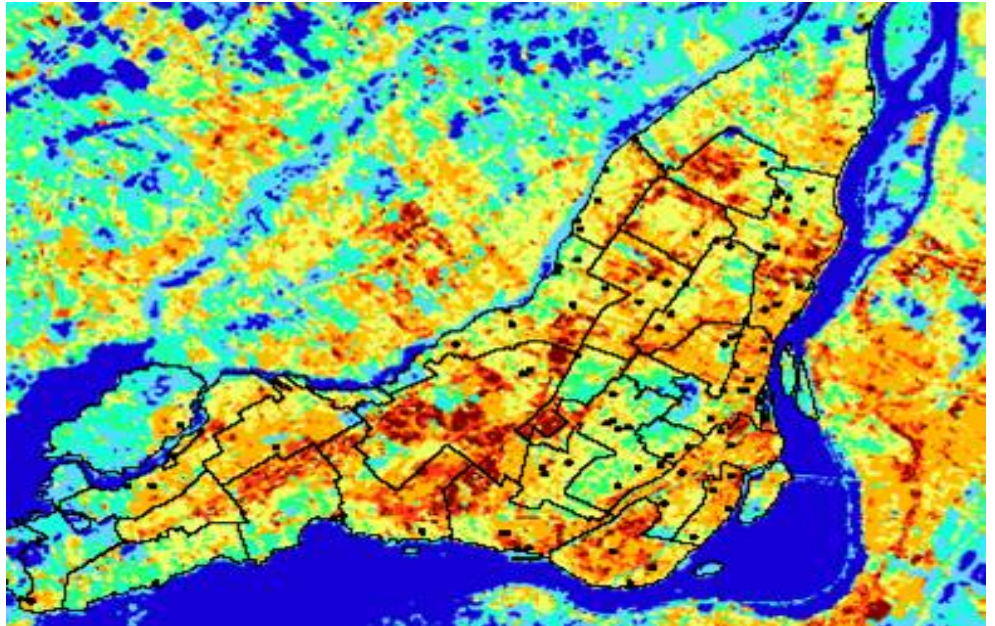
Agence de la santé
et des services sociaux
de Montréal
Québec

De façon naturelle, la Direction de la santé publique a travaillé sur différents thèmes, essentiellement orientés sur la santé au travail et environnementale. Dans les années 90, une équipe d'intervention et de prévention a été créée principalement afin d'intervenir aux niveaux des odeurs, de l'intoxication et de la moisissure, etc. Depuis les 3 dernières années, la question des transports, des autoroutes, de la sécurité est de plus en plus présente. La population réalise que la façon de planifier l'environnement bâti influence sa santé. Il y a donc émergence des enjeux urbanistiques en santé publique.

Selon le rapport Lalonde de 1974, les déterminants de la santé d'une population sont les suivants : l'environnement physique, social et économique, la biologie humaine, les habitudes de vie (alimentation, activité physique, tabagisme) et l'organisation des services de santé.

La vision du secteur de l'Environnement urbain et santé de la Direction de la santé publique est de contribuer à l'émergence dans la région montréalaise d'un milieu urbain où la santé et la qualité de vie dans les collectivités locales sont optimales. Les principaux éléments de cette vision se rapportent à la qualité de l'air extérieur, le logement accessible, abordable, adapté et salubre, l'utilisation d'énergie propre, la présence des espaces verts dans les quartiers, le transport collectif et une nouvelle vision de l'aménagement urbain. Les principales problématiques de santé visées sont les maladies cardiorespiratoires (smog, salubrité des logements, chaleur accablante), les traumatismes routiers et les chutes ainsi que l'embonpoint et l'obésité (sédentarité).

Les changements climatiques ont des impacts sur l'environnement mais également sur la santé. L'on peut ressentir dans la région montréalaise l'augmentation de la fréquence et de la sévérité des

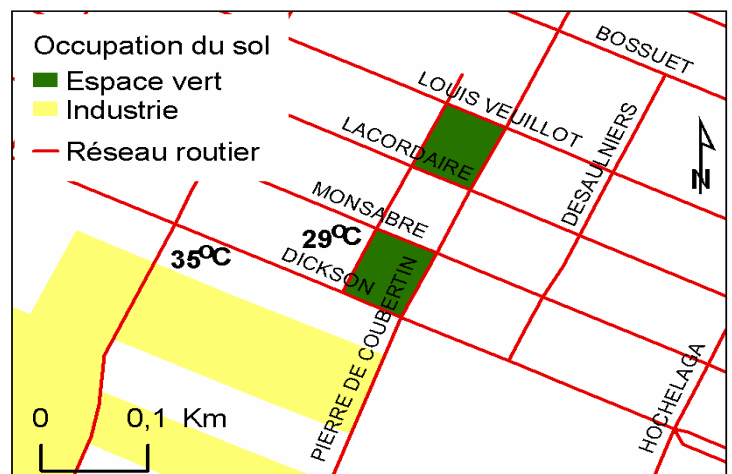


Stratégie d'adaptation : diminuer la présence d'îlots de chaleur urbain, gracieuseté de Frédéric Guay, UQAM

canicules, qui est un des impacts majeurs. Ces canicules causent une augmentation des décès, effet bien visible en France à l'été 2003. Ces températures plus élevées augmentent également le smog photochimique et la saison pollinique.

Dans la stratégie de prévention deux approches ont été mises de l'avant soit l'adaptation et la mitigation. Le plan montréalais de prévention et de protection en cas de chaleur accablante comprend la recherche visant à identifier les îlots de chaleur urbains et les populations vulnérables. Des campagnes de sensibilisation et un plan de mobilisation des collaborations aux efforts de développement durable constituent également des stratégies d'adaptation. Les stratégies de mitigation

touchent surtout des enjeux reliés au transport, la diminution des gaz à effet de serre et la réduction de la place de l'automobile dans la ville.



L'îlot de chaleur urbain : Microclimat

Source: Audrey Smargiassi, INSPQ et Tom Kosatsky, DSP de Montréal

La Direction de la santé publique a de grandes attentes vis-à-vis les urbanistes soit qu'ils soient en mesure de passer d'une vision traditionnelle où l'espace urbain est dédié en grande partie aux automobiles à une nouvelle vision où le

citoyen se réapproprie l'espace urbain. Dans cette vision, les différents aspects de l'aménagement de l'espace urbain favorisent les transports actifs sécuritaires, la mixité des fonctions, les services de proximité et le transport collectif accessible, abordable et fonctionnel.

Selon le directeur du Centre national pour la santé environnementale du Centre pour le contrôle et la prévention des maladies aux États-Unis (CDC) :

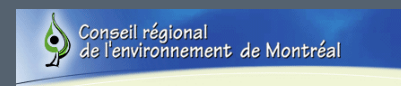


« Il faut intégrer les questions de santé publique et de planification urbaine. Il revient aux professionnels de la santé publique de fournir les arguments «santé» pertinents pour appuyer des initiatives de croissance intelligentes tandis que de leur côté, les planificateurs urbains doivent intégrer dans leurs critères d'évaluation de projets les impacts sur la santé publique. »

Il s'agit d'un important défi à relever pour la Ville de Montréal afin d'améliorer la qualité de vie de ses résidents. ■

ROBERT PERREAULT

DIRECTEUR DU CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL



Le réchauffement climatique est un des plus grands enjeux de notre société et il est aujourd'hui indispensable d'organiser différemment nos villes, nos habitations et nos déplacements.

D'ailleurs les trois éléments ne sont pas indépendants : tandis que le transport collectif exige une certaine densité de l'habitat ainsi qu'un aménagement de la place publique pour être fonctionnel, il est aussi important de réfléchir au transport avant de réaliser des nouveaux projets dans les villes.

La densification de l'habitat urbain sera à privilégier dans le futur, étant donné qu'un modèle d'organisation par maisons individuelles pèse bien plus lourd en terme d'empreinte écologique qu'une organisation de l'espace plus dense. Montréal pourrait s'inspirer de pratiques mises en place dans plusieurs villes européennes, notamment Stockholm qui priorise deux principes de développement durable: la densification et l'organisation du transport collectif. La question devient d'ailleurs d'autant plus pertinente avec l'émergence des pays de l'Asie du sud-est, plus exactement la Chine et l'Inde où le taux de motorisation est en forte augmentation.

...c'est aux fonctionnaires, en concertation avec les citoyens, à saisir des occasions et d'élaborer des règles d'urbanisme favorisant le développement durable.

La réorganisation du réseau de transport fait également partie des actions à poser dans les années à venir. Les défis sont de taille car présentement 38% des GES viennent du secteur du transport au Québec. À Montréal ce pourcentage monte à plus de 50%! Ceci est peu étonnant, considérant que l'espace de la voie publique est monopolisé par les voitures. D'après M. Perreault, il est temps de changer de paradigme et de promouvoir la voie publique comme espace pour les autres usagers, tel que les taxis, bus, vélos, piétons et pour ceux qui pratiquent du covoiturage.

Un tel changement de logique permettrait la création d'espaces conviviaux qui laisseraient la place aux utilisateurs de transports alternatifs. Plutôt que de créer des nouvelles pistes cyclables M. Perreault souhaite que toutes les rues deviennent cyclables. Les infrastructures pour favoriser ce mode de transport sont d'ailleurs déficitaires : pourquoi ne pas proposer ou même obliger les promoteurs à installer des supports à vélos?

D'autre part la marche pourrait être favorisée par la création de rues piétonnes. Pourquoi ne pas commencer par la rue Sainte-Catherine, qui est déjà fermée à plusieurs reprises pendant la saison estivale pour divers festivals? En plus d'éviter la constante congestion sur la

rue Sainte-Catherine, cette transformation de la rue aurait aussi une valeur symbolique pour l'ensemble du territoire montréalais.

Il y a présentement une absence quasi totale de mesures de modération de circulation, particulièrement dans les rues résidentielles qui deviennent de plus en plus des «exutoires» pour la circulation. De plus, M. Perreault déplore le manque de leadership de la part des institutions publiques, notamment la Grande bibliothèque, le Palais des congrès et l'École de technologie supérieure, qui, malgré l'accessibilité de ces bâtiments par transport collectif, ont développé des stationnements majeurs.

Pourtant, étant donné que les conditions de stationnement influencent grandement le choix d'un mode de transport, la limitation du nombre de stationnements au centre-ville serait au cœur des possibilités pour atteindre des objectifs de développement du transport en commun.

Selon M. Perreault, c'est aux fonctionnaires, en concertation avec les citoyens, à saisir des occasions et d'élaborer des règles d'urbanisme favorisant le développement durable. D'ailleurs, il souhaiterait des objectifs clairs et quantifiables dans le plan d'urbanisme qui permettraient l'évaluation des résultats, plutôt que de «favoriser», «encourager» ou «améliorer» la situation actuelle! ■

En 1992, le Canadien Pacifique fermait les «Shops Angus» situées dans le quartier Rosemont à Montréal. Cinq millions de pieds carrés de terrains contaminés étaient laissés à l'abandon. En 1995, la Société de développement Angus (SDA), une entreprise d'économie sociale, prenait en charge la reconversion du site appelé dès lors Technopôle Angus. Quatorze ans plus tard, le Technopôle Angus est un parc urbain d'entreprises en plein développement situé au cœur d'un quartier résidentiel. Il compte une trentaine d'entreprises et plus de 1000 habita-



Avant de commencer ces travaux, ils avaient présenté leur proposition de gestion des sols contaminés en assemblée publique et avaient obtenu l'approbation des résidents. Mais des embûches se sont présentées car en faisant autrement les programmes de subventions ne sont pas toujours adaptés ou facilement adaptables.

Afin de rendre le site et son utilisation plus respectueux de son environnement, différentes mesures sont prises : la SDA encourage fortement l'utilisation des transports en commun et actifs pour les déplacements des travailleurs. Des véhicules de

Communauto (entreprise qui permet à ses membres de partager une auto à faibles coûts) et des bicyclettes en libre-service sont disponibles pour le site. Un service d'autobus de la Société de transport de Montréal sera offert sous peu depuis le métro Sherbrooke.

Ils ont également comme objectif d'offrir un nombre minimal d'espaces de stationnements extérieurs et pour ce faire, ils offrent gratuitement aux entreprises une carte d'autobus et de métro pour chaque espace de stationnement non réalisé.

Par ailleurs, les bâtiments en eux-mêmes sont des générateurs de gaz à effet de serre et ont des répercussions selon leur utilisation de l'énergie. Pour réaliser des

bâtiments écologiques au même prix qu'un autre bâtiment, il faut revoir complètement les façons de faire. Dans le cas d'Angus, ils ont intégré tous les intervenants (service d'urbanisme de l'arrondissement, architecte, ingénieur et entrepreneur) dès la phase d'élaboration du projet et ont trouvé ainsi les solutions assez tôt dans le processus pour éviter des délais et des frais inutiles.



Dès le départ, la SDA désirait intégrer dans la mise en valeur du site les principes de développement durable. Le défi était d'offrir des espaces à bureau à un prix concurrentiel tout en respectant des normes élevées en terme de construction écologique. Pour ce faire, il a fallu faire preuve d'initiative ainsi que d'imagination et revoir les méthodes de travail. Ainsi, la SDA a trouvé des moyens pour décontaminer les terrains à un coût raisonnable.

Les méthodes traditionnelles étant trop coûteuses elle a déménagé les terrains contaminés sur le site même, aux endroits où ils ne peuvent affecter la santé des travailleurs et des résidents (sous les stationnements, sous les édifices, etc.).



La SDA s'est butée à divers problèmes lors de la mise en place des différentes mesures visant à suivre les principes de développement durable. Afin d'assurer la réalisation des projets, le principal défi est de trouver des solutions qui sont économiquement soutenables. Pour ce faire, il est important d'impliquer dès le début du processus les personnes qui seront concernées par ce dernier et de toujours garder à portée de main une calculatrice, afin d'être en mesure de justifier financièrement des décisions qui peuvent être contestables. ■



Fier partenaire de ce colloque

L'ancienne Communauté urbaine de Montréal a dépensé plus de 120 M \$ pour acquérir des espaces naturels d'un bout à l'autre de l'île de Montréal et aménager les parcs-nature.

En 1992, un moratoire est décrété pour cesser cette activité compte tenu des coûts importants que cela représentait. Or, depuis cette période, les espaces naturels de l'île ont fait l'objet de plusieurs projets de développement et ce sont plus de 75 hectares (équivalent de la superficie du Jardin botanique de Montréal) qui disparaissent annuellement.

Aujourd'hui, l'île compte 1600 hectares de terrain non développé dont 1000 hectares présentent un intérêt particulier. Avec l'adoption de la *Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels*, le moratoire est maintenant levé.

Montréal désire conserver ces espaces naturels sans nuire à son développement. Le défi est de préserver les meilleurs éléments du patrimoine naturel, d'améliorer la qualité de vie des citoyens, de minimiser les coûts d'acquisition tout en conservant des revenus fiscaux intéressants. Les objectifs de la Politique sont de :

- Maximiser la biodiversité et augmenter la superficie des milieux naturels protégés à Montréal;
- Assurer la pérennité des milieux naturels dans les parcs et favoriser la consolidation et la viabilité des écosystèmes présents;
- Favoriser une meilleure intégration des écosystèmes et des paysages naturels dans les milieux de vie.

L'île de Montréal compte 10 parcs-nature ou écoterritoires qui ont une grande valeur écologique et qui comptent chacun plus de 15 hectares de superficie. Ils figurent au plan d'urba-



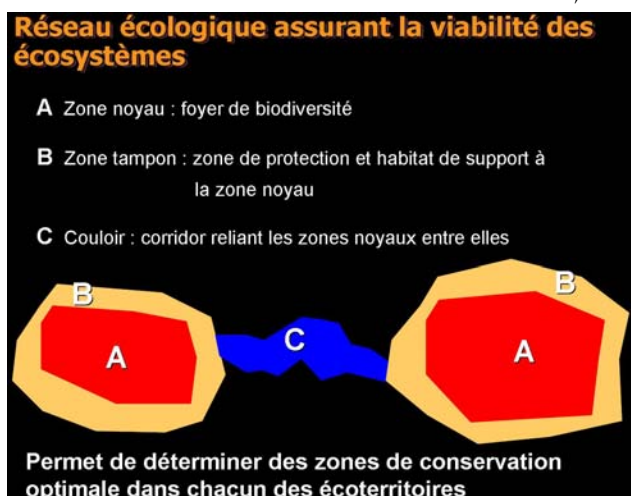
nisme et s'intègrent graduellement à la réglementation en arrondissement. Dans certaines villes de l'île, ils sont reconnus comme ayant un intérêt collectif pour l'agglomération.

Un comité technique est mis sur pied pour chaque écoterritoire. Ces comités sont composés d'instances municipales et gouvernementales et ils ont comme objectifs de déterminer les projets de conservation qui répondent aux objectifs de conservation et d'aménagement ainsi que d'assurer la cohérence entre les dossiers (processus de planification concertée ou autres).

Pour ce faire, ils ont accès à plusieurs moyens dont la réglementation d'urbanisme et la planification concertée. Ce dernier est intéressant parce qu'il interpelle dès la phase d'élaboration du projet l'ensemble des intervenants afin de faire avancer rapidement le projet du promoteur. Ils élaborent ensemble des scénarios qui tiennent compte des performances financières et écologiques du projet. La communication et la consultation des diverses parties, dont les citoyens, font partie intégrante du processus à toutes les étapes de ce dernier.

Cette façon de faire a permis depuis 2004, d'empêcher la perte des milieux naturels de qualité, de protéger 110 hectares supplémentaires et de réaliser 60% des interventions sans acquérir d'espaces supplémentaires.

De plus, des centaines d'autres espaces naturels sont en négociation actuellement. ■



OUTILS DE PLANIFICATION DES URBANISTES : QUELS SONT-ILS ?

SYNTHÈSE DES DISCUSSIONS EN ATELIER

Selon certains participants les outils sont déjà disponibles, il suffit souvent d'être en mesure de les appliquer. Les urbanistes et les aménagistes doivent être capables de défendre certains principes et de cesser d'avoir peur des stratégies de menace que certains développeurs peuvent employer.

Il est possible de réaliser des projets en imposant certaines conditions, par exemple : le Provigo situé à l'Intersection de l'avenue du Mont-Royal et de la rue Saint-Urbain dont le stationnement est entièrement souterrain ou le Loblaws-Gare Jean-Talon à Montréal. La rentabilité d'un projet ne doit pas être calculée seulement de façon économique.

Il y a consensus sur l'importance d'agir afin de réduire les effets de serre. Il est possible d'agir avec les outils déjà en place mais certains sont manquants. Des mesures à l'échelle nationale doivent être entreprises et des alliances doivent être réalisées entre les municipalités et différentes institutions (Direction de la santé publique, MTQ, UMQ, etc.). Un changement de mentalité doit s'opérer à l'échelle locale mais également plus large. Il faut privilégier les approches complémentaires.

Il apparaît nécessaire de faire autrement, d'être imaginatif afin de créer des outils innovateurs et pertinents. Une revue des meilleures pratiques pourrait éclairer certaines municipalités. Par exemple à Sherbrooke, l'Université a décidé de réduire ses investissements en stationnement et d'offrir plutôt le transport gratuit pour les étudiants, ce qui a très bien fonctionné.

Les planificateurs et les gens de terrain doivent être en mesure de collaborer et de communiquer afin d'arriver à des solutions créatives mais également fonctionnelles. ■

Provigo, avenue du Mont-Royal, Montréal

Intégration fonctionnelle et architecturale d'une moyenne surface commerciale dans un quartier dynamique et urbain. Aménagement intérieur de aires de services et de stationnement.



Place de la gare Jean-Talon - Loblaws

Intégration d'une structure commerciale dans un contexte patrimonial et aménagement d'un espace vert structurant en toit-terrasse sur un espace de stationnement souterrain.

Source : Association des architectes paysagistes du Québec, www.aapq.org
PRIX D'EXCELLENCE de l'Association des architectes paysagistes du Canada (2003)
Lauréat catégorie urbanisme—PRIX IDM 2003 de l'Institut de Design Montréal
Élise Beaugard et Benoît Gaudet, Arbour, Berthiaume & Beaugard

PROPOSITIONS DE PISTES DE SOLUTION

- Appliquer un nombre maximum de stationnements plutôt qu'un minimum afin de réduire le nombre de cases;
- Chiffrer les objectifs, s'assurer qu'ils sont concrets, quantifiables et mesurables;
- S'assurer également qu'ils sont crédibles donc atteignables. Une approche par critère de performance pourrait être une motivation pour atteindre ces objectifs;
- Utiliser des mesures incitatives plutôt que coercitives afin d'amener les gens à agir de façon écologiquement responsable.

DES ÉLÉMENTS DE DÉVELOPPEMENT À METTRE DE L'AVANT ?

- Accroître la verdure (arbre, fleurs, parcs) et des toits verts;
- Densifier le résidentiel;
- Favoriser et faciliter la circulation des piétons en sécurité;
- Réduire les îlots de chaleur;
- Forcer la réflexion sur l'utilisation de nouvelles technologies afin d'innover;
- Être imaginatif dans les solutions;
- Être en mesure d'exprimer des arguments financiers percutants, de jumeler rentabilité économique et écologique;
- Promouvoir les petits gestes posés, réaliser des actions tangibles; Travailler en partenariat entre les différents services plutôt qu'en silos.

REMERCIEMENTS COLLOQUE 2006

Aux conférenciers qui ont généreusement accepté notre invitation, aux membres du CA (Benoît Malette, Lucie, Bédard et Denis Chabot) ainsi qu'au Comité organisateur (Gisèle Bourdages, Christine Caillé, Alain Trudeau et Sylvain Ducas de la Ville de Montréal) ainsi qu'à l'agence Convercité pour la synthèse des conférences, à la SCHL pour le petit déjeuner, à l'équipe de l'Auberge Saint-Gabriel pour leur hospitalité et à Diane Lavallée pour son soutien à la logistique.

LES DÉFIS INCONTOURNABLES EN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET EN URBANISME : LA NOUVELLE DIRECTION*

SYNTHÈSE DE LA PRÉSENTATION DE M. JACQUES FAGUY, PRÉSIDENT AUAMQ AU CONGRÈS DE L'ASSOCIATION DES DIRECTEURS GÉNÉRAUX MUNICIPAUX DU QUÉBEC (ADGMQ) À SHAWINIGAN, 19 MAI 2006

L'AUAMQ a entrepris, en 1997, une réflexion importante sur le rôle des urbanistes au sein des municipalités. Le Québec doit saisir l'occasion de la réorganisation municipale pour renouveler et accroître le rôle des municipalités et des agglomérations en matière de planification et de gestions urbaines. Dans ce contexte, les urbanistes et aménagistes municipaux ont un rôle important à jouer dans l'élaboration d'une vision concertée du développement économique et social du territoire et de la collectivité, en soutien aux autorités municipales.

Malheureusement, l'urbanisme n'est souvent perçu que dans sa perspective réglementaire et de contrôle du développement et se trouve moins présent dans les prises de décision dans nos organisations en regard du développement économique ou des enjeux liés aux choix dans les investissements en infrastructure.

Conséquemment, nous croyons qu'il faut relever le défi de développer une pratique de l'urbanisme plus axée sur l'argumentaire que sur le réglementaire, et ce dans une perspective d'intervention et d'élaboration de projets. Il est nécessaire de rappeler que la société est constamment confrontée à des projets et des dossiers qui ont un impact sur les villes et les quartiers. En tant que société, nous nous devons de développer des outils d'intervention dynamiques pour mettre en valeur notre territoire.

LE QUÉBEC À L'HEURE DES CHOIX

La Ville qui passe à travers le temps, c'est une ville qui sait évoluer et faire face au présent. La ville a toujours servi d'assise au développement et à l'épanouissement de la collectivité. Aujourd'hui, le village global a déplacé les enjeux du développement de nos villes pour l'asseoir sur l'échiquier planétaire. Des exemples au Québec de l'effet de la mondialisation nous démontrent l'urgence et l'importance d'avoir une vision éclairée dans le choix d'aménagement de nos villes.

Par ailleurs, le réchauffement récent et projeté de la planète constitue, selon plusieurs, l'enjeu mondial numéro un. Les secteurs industriels et ceux liés au transport constituent à la fois des atouts économiques importants pour notre société mais également les plus évocateurs dans les taux d'émission des gaz à effets de serre et constituent une source de pression croissante sur nos forêts et milieux agricoles. Bien que le secteur résidentiel ait connu la plus grande baisse du taux d'émission, le Québec demeure en tête de liste en dépense énergétique par habitant. Les changements climatiques ont également un effet important sur la santé de la population. Dans ce contexte, trois grands défis se présentent aux organisations municipales :

UNE POLITIQUE DE LA VILLE

Le défi urbain du Québec réside dans la capacité de ses municipalités d'élaborer une vision de la Ville qui répond aux besoins de ses citoyens, citoyennes, tout en assurant le développement de la richesse collective, dans le respect de l'environnement. Le Québec ne peut plus se permettre de faire l'économie d'une politique de la ville, alors que la très grande majorité de sa population vit en milieu urbain et que les agglomérations et les villes jouent un rôle déterminant dans le développement économique et social du Québec. Une telle politique nous apparaît essentielle dans l'élaboration des schémas, des plans d'urbanisme et des politiques sectorielles municipales.

LE VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION ET DES INFRASTRUCTURES

La situation démographique du Québec d'aujourd'hui est marquée par le vieillissement de la population, le ralentissement de sa croissance et l'attraction créée par la Métropole. Il est possible d'avoir un milieu marqué par une croissance lente, mais il devient difficile de parler de développement durable dans toutes les régions du Québec avec la création d'un déséquilibre démographi-

que et dans certains cas d'un recul démographique. Le défi démographique et la pérennité de nos infrastructures nous apparaissent être des incontournables dans les prochaines années pour plusieurs villes et régions du Québec. Tout comme les urbanistes municipaux, les directeurs généraux ont un grand rôle à jouer face à cette problématique.

LA PARTICIPATION CITOYENNE

Au Québec comme dans plusieurs sociétés dans le monde, la gouvernance s'appuie sur des instruments qui définissent la relation entre le gouvernement et les citoyens. Depuis quelques années, une tendance plus ou moins forte se dessine à l'effet de renforcer le pluralisme local. Aujourd'hui les outils de consultation prévus dans la LAU semblent insuffisants face à des projets présentant des impacts sur le milieu et le cadre de vie. Les municipalités devraient pouvoir disposer d'outils diversifiés basés sur les principes directeurs de la gestion participative et axés sur la collaboration et la résolution de conflits.

L'AUAMQ croit fermement à la nécessité de développer, à l'intérieur des municipalités du Québec, une expertise en urbanisme pour faire face aux nombreux changements que connaîtront les villes en ce début de siècle. Nous croyons aussi que l'ADGMQ doit jouer un rôle prépondérant auprès du gouvernement et plus particulièrement auprès du MAMR pour moderniser les outils de gestion des villes par le développement d'une véritable politique de la Ville et par le développement d'une politique de consultation publique que devraient appliquer toutes les municipalités du Québec. Face au vieillissement de la population et à l'évolution démographique, les solutions doivent d'abord émerger du milieu et de notre capacité à innover dans un monde en perpétuel mouvement.

Vous êtes, en ce sens, les coordonnateurs des agents du changement. ■

* Collaboration à la rédaction :
Pierre Boulay et Julie Tremblay, Ville de Lévis

Texte d'orientation de l'Association des urbanistes et des aménagistes municipaux du Québec (AUAMQ)

États généraux de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme du Québec, octobre 2006

L'AUAMQ regroupe quelque 400 professionnels de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme au sein des municipalités du Québec. Au cours des dernières années, les membres de l'Association ont pris position en vue de renouveler la pratique et les outils d'urbanisme.

Ces positions, reprises au sein d'un manifeste adopté en 2002, s'appuient sur le postulat que l'urbanisme vise à organiser le territoire de manière à le rendre conforme aux aspirations de la population et à l'utiliser de façon harmonieuse, économique et durable, dans une perspective d'équité sociale et de bien-être collectif.

Le manifeste de l'AUAMQ préconise une pratique plus rigoureuse de la planification et de la gestion urbaines, en mettant l'accent sur l'argumentaire et non pas seulement le réglementaire. L'Association revendique des outils et des documents d'urbanisme ayant une portée plus stratégique, axés sur l'intervention et l'élaboration de projets urbains, soutenus par des analyses, des évaluations, des options et des justifications.

L'AUAMQ incite également le gouvernement du Québec à élaborer une politique cadre de consultation publique à laquelle devraient se référer les autorités locales. Cette politique devrait s'appuyer sur les principes de la gestion participative assurant aux citoyens le droit d'être

informés et consultés en vue d'influencer les décisions qui ont un impact sur leur milieu de vie.

Finalement, l'AUAMQ préconise que le Québec se dote d'une politique de la ville afin de réviser la gouvernance de nos agglomérations urbaines. Les deux tiers de la population du Québec vivent au sein de six agglomérations urbaines d'importance. Le défi urbain du Québec réside dans sa capacité d'élaborer et de mettre en œuvre une vision intégrée et durable de son développement qui répond aux besoins des citoyens, respecte l'environnement et assure le développement de la richesse collective.

L'élaboration de la politique de la ville serait l'occasion de revoir le rôle du gouvernement et de ses agences, ainsi que des entités locales et régionales, dans la gestion de nos villes, de nos agglomérations urbaines et de nos régions, ainsi que le cadre fiscal dans lequel ils agissent.

Cette réflexion doit s'appuyer, selon l'AUAMQ, sur la reconnaissance des principaux enjeux urbains, démographiques et environnementaux auxquels le Québec fait face.

Les États généraux de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme sont l'occasion de lancer, comme le suggère l'AUAMQ, un forum national sur ces principaux enjeux urbains, démographiques et environnementaux.

Depuis plus de dix ans, les experts nous annoncent des transformations démographiques en profondeur. Le rapport Bruntland, l'accord de Kyoto et les récentes analyses sur les changements climatiques nous incitent à tour de rôle, depuis plus de quinze ans, à entreprendre un changement radical dans la gestion de notre territoire, de même qu'en matière de transport des personnes et des biens, ou en ce qui concerne la production industrielle et agricole.

En tant qu'acteurs dans la gestion du territoire, nous nous devons de prendre en compte de façon rigoureuse ces nouvelles réalités pour assurer un développement équitable et durable.

Les autorités locales et les urbanistes ont un rôle fondamental à jouer en intervenant de façon à corriger le tir et en demandant aux gouvernements du Canada et du Québec de mettre en œuvre des politiques et des programmes de soutien conséquents.

En tant que société, nous devons revoir nos façons de faire. Ce qui apparaissait comme des scénarios catastrophe improbables il y a vingt ans devient une réalité dont l'échéance est plus rapprochée. ■

A U A M Q

L'AUAMQ, une association municipale branchée!

L'Association de urbanistes et des aménagistes municipaux du Québec est un réseau d'échanges regroupant plus de 400 cadres et professionnels oeuvrant en milieu municipal.

Vous êtes auteur de publications et de conférences? À la recherche d'informations sur des dossiers thématiques ou de collègues dont vous avez perdu la trace? Profitez de notre intranet pour faire votre recherche et le faire savoir aux membres de l'Association, un tour du Québec en trois clics!

www.auamq.qc.ca