

À votre service
depuis 35 ans



A U A M Q

U i R n B f o

Décembre 2009

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

Dans ce numéro :

Le mot du président 2

Nouvelles du CA 3

Calendrier des activités 3

Résumé des conférences :

ALLOCATION D'OUVERTURE par la Ville de Lévis 4

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE... UN OBJECTIF, PAS UNE NORME ! par DAA 5

L'URBANISME DURABLE : QUELQUES PISTES DE CHANGEMENT par Planica 7

L'APPROCHE DE Fahey et Associés POUR LA CONCEPTION DE PLANS D'URBANISME DURABLES 9

Visite du Vieux-Lévis / CONNAÎTRE ET PROTÉGER SON PATRIMOINE : L'EXPÉRIENCE DE LA VILLE DE LÉVIS 11

LEÇONS À TIRER DES PROJETS EXEMPLAIRES VISITÉS EN SCANDINAVIE par Groupe Cardinal Hardy 13

VERS DES COLLECTIVITÉS VIABLES : L'URGENCE D'AGIR par Vivre en Ville 15

Journée d'étude Au Centre de congrès et d'expositions de Lévis



30 octobre 2009



Le fort de Lévis

Photo : Ville de Lévis

Les innovations dans le domaine du développement durable, leur intégration dans les outils d'urbanisme et dans certaines réalisations

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 2009-2010

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

Adjoint administratif

Alexandre Beaudin Agence Convergence

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

Urbanistes et aménagistes; le développement durable a besoin de vous!

Depuis 35 ans, l'AUAMQ tente d'outiller ses membres face aux nouveaux concepts et réalités de la pratique. Depuis quelques années, voyages et journées d'étude ont tourné autour du concept de développement durable et bien que ce dernier continue d'évoluer, peu de réalisations concrètes ont vu le jour. Bien sûr, vous pouvez me citer quelques projets de développement, mais très peu de règlements intègrent réellement les principes de développement durable dans la gestion du territoire. Le vrai défi auquel nous avons à faire face n'est pas de réaliser sur un terrain vacant de nouveaux projets de développement LEED or, platine ou ND destinés à une clientèle fortunée, mais bien d'intervenir dans le bâti existant où nous retrouvons les îlots de chaleur, les problèmes de ruissellement, de congestion et autres conséquences du développement du XX^e siècle. Pourquoi ne le faisons-nous pas? Peut-être parce que nous ne savons tout simplement pas comment intégrer le concept dans la boîte à outils dont nous disposons. C'est la question à laquelle ont tenté de répondre, à la cinquantaine de participants de la journée d'étude du 30 octobre dernier à Lévis, nos trois conférenciers du matin, à savoir Daniel Arbour et Associés

ainsi que Plania et Fahey et Associés avant de regarder l'Europe du Nord comme modèle via la firme Cardinal et Hardy et l'organisme Vivre en Ville. Ces différentes présentations, dont vous trouverez un résumé dans le présent URInfo, nous ont permis de constater que tout est là et qu'il ne reste qu'à intégrer ces concepts dans notre pratique. Bref, le temps n'est plus à l'analyse théorique, il faut passer aux actes. Cessons de regarder ce qui se fait ailleurs et réalisons-le, maintenant, chez nous. Notre rôle de « vendeur » est primordial afin de diffuser les bienfaits du développement durable auprès des citoyens, de nos collègues des autres services municipaux, des promoteurs et bien sûr des élus, car il est clair que le virage ne sera réussi que par l'acceptation politique de ce concept. Nous avons tous un conseil fraîchement élu pour quatre ans, profitons-en pour initier et ajuster nos règlements. À cet égard, certains d'entre vous m'ont déjà indiqué être sollicités par leurs élus en ce sens. Ceci est rafraîchissant, soyons les leaders de ce domaine et cessons d'attendre que les orientations et les objectifs arrivent des paliers de gouvernements supérieurs et débutons localement la réalisation de ce virage obligatoire. ■

Benoit Malette, géographe,
urbaniste
Président



CD toujours disponible



Il reste encore des CD du voyage d'étude à Portland que l'Association met à votre

disposition au coût de 25 \$.

Vous y trouverez :

- les présentations auxquelles les participants ont assisté lors du voyage;
- une banque de plus de 1 000 photos des lieux visités;

- la photo de famille prise au Pioneer Courthouse Square.

Remerciements

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

L'AUAMQ tiens également à remercier les organisateurs de la journée d'étude, particulièrement Pierre Asselin et son équipe à la Ville de Lévis, pour avoir réussi à assurer le bon déroulement de la journée.

Site Internet

L'Association a effectué une mise à jour de son site Internet. En effet, le 14 décembre dernier, l'AUAMQ a mis en ligne son site Internet « revu et corrigé ». Nous vous invitons à le consulter et à nous faire part de vos commentaires. ■

(www.auamq.qc.ca)

À surveiller : la prochaine journée d'étude de votre Association

Calendrier des activités 2010

<p>AUAMQ Association des urbanistes et aménagistes municipaux du Québec</p>	<p>7 mai 2010 Montréal (Qc)</p>	<p>Journée d'étude : l'urbanisme commercial (informations à venir)</p>	<p>www.auamq.qc.ca</p>
<p>ACÉAU - CAPS Association canadienne des étudiant(e)s en aménagement et urbanisme</p>	<p>4 au 6 février 2010 Université de Guelph (On)</p>	<p>Congrès : L'urbanisme progressif, un processus en évolution?</p>	<p>www.caps-aceau.org</p>
<p>AQTR Association québécoise du transport et des routes</p>	<p>29 au 31 mars 2010 Québec (Qc)</p>	<p>45e congrès Création + Innovation = Vision</p>	<p>www.aqtr.qc.ca</p>
<p>ICU Institut canadien des urbanistes</p>	<p>2 au 5 octobre 2010 Montréal (Qc)</p>	<p>Congrès annuel : Changement climatique + Collectivités, un appel à l'action</p>	<p>www.cip-icu.ca</p>
<p>FCM Fédération canadienne des municipalités</p>	<p>10 au 12 février 2010 Ottawa (On) 28 au 31 mai 2010 Toronto (On)</p>	<p>Conférence sur les collectivités durables Congrès annuel</p>	<p>www.fcm.ca</p>
<p>Ministère de la Sécurité publique du Québec</p>	<p>17-18 février 2010 Saint-Hyacinthe (Qc)</p>	<p>Colloque sur la sécurité civile : Bâtir une communauté engagée</p>	<p>www.msp.gouv.qc.ca/secivile/colloques/2010</p>

A U A M Q

Vendredi, 30 octobre
Centre de congrès et
d'expositions de Lévis
5750, rue J.-B.-Michaud

LÉVIS

**Journée
d'étude
2009**



Maisons du Vieux-Lévis

Photo : Constance Lamoureux



Le parcours des Anses

Photo : Constance Lamoureux



L'Anglicane

Photo : L. Chamberland

**UN DÉFI POUR LA PRATIQUE DE L'URBANISME
et L'EUROPE COMME SOURCE D'INSPIRATION**

ALLOCUTION D'OUVERTURE

Lue par Julie Tremblay, Ville de Lévis

Chers (ères) urbanistes et aménagistes municipaux,
La Ville de Lévis vous souhaite la plus cordiale des bienvenues pour votre journée d'étude au Centre de congrès et d'expositions. Cette grande réalisation est le fruit d'un travail de collaboration impressionnant dans notre milieu autant que dans les équipes de travail de notre ville.

À Lévis, le contrôle de l'aménagement du territoire et l'urbanisme sont traités avec une très haute considération. Afin de concilier le développement et l'aménagement de notre territoire, nous devons pratiquer l'art du compromis. En tant qu'élus, nous prenons des décisions dans l'intérêt collectif. Nous souhaitons que notre ville et son cadre bâti soient à l'image de nos citoyens et citoyennes et correspondent au milieu de vie recherché. Nous devons nous mobiliser autour de ce grand défi.

Je félicite les organisateurs de cette journée pour tous les efforts investis dans la préparation d'un tel événement et je les remercie d'avoir choisi Lévis

comme destination. J'espère que vous ferez une belle visite du Vieux-Lévis et que vous apprécierez les mesures mises en place par la Ville pour protéger et mettre en valeur ce secteur patrimonial.

À vous tous et toutes, je vous souhaite de réaliser des échanges fructueux et que Lévis vous soit inspirante. ■



La mairesse de Lévis,
Danielle Roy Marinelli

1.

UN DÉFI POUR LA PRATIQUE DE L'URBANISME

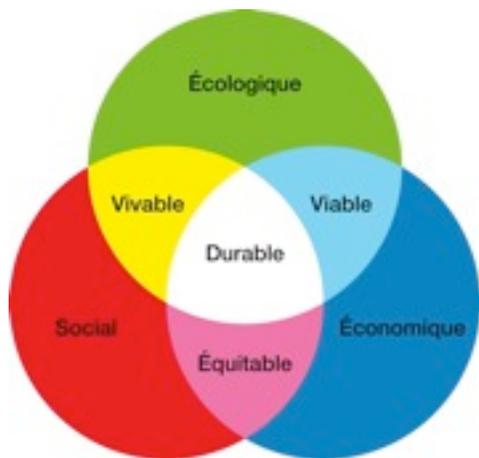
Comment traduire le développement durable dans les outils d'urbanisme

Marc Perreault, urbaniste, associé principal, vice-président directeur

DANIEL ARBOUR & ASSOCIÉS (DAA) Inc. Membre du Groupe IBI

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE... UN OBJECTIF, PAS UNE NORME !

Qu'ils soient élus, environnementalistes, professionnels de l'aménagement ou simples citoyens, tous lancent un appel à un développement plus durable; un milieu de vie qui soit à la fois viable, viable et équitable.



Qui plus est, on réclame de plus en plus une mesure de la performance en matière de développement durable. Une mesure de ce qui n'a pas de prix, une mesure de ce qui évolue, une mesure qui varie en fonction des valeurs régionales, des cultures et autres tutti quanti.

Cette recherche d'une pondération de ce qui est durable

et de ce qui l'est moins a dressé la table aux organismes détenteurs de grilles d'analyses rigoureuses qui, pointage à l'appui, peuvent dans certains cas vous glorifier d'une accréditation.

Les projets de développement durable se parent maintenant de bronze, d'argent, d'or et même de platine.

Ces systèmes d'évaluation du caractère durable des projets, dont LEED qui est présentement le meneur en Amérique du Nord, sont certes intéressants et conduisent clairement à la planification de meilleurs projets, mais la tentation que pourraient avoir certains élus et aménagistes à les introduire presque intégralement à la réglementation d'urbanisme est un piège dangereux.

Aussi pertinents soient-ils, ces systèmes sont aussi des « brand » qui utilisent des critères universels pour tenter de répondre à des conditions locales très variables.

IBI-DAA estime que les systèmes qui accréditent le développement durable favorisent une approche réglementaire normative et qu'en matière de gestion durable de l'occupation du sol, nos villes et

municipalités ont besoin de plus de souplesse.

La LAU a été, depuis son adoption en 1979, amendée à plusieurs reprises pour introduire des règlements à caractère discrétionnaire (dégagements mineurs, PIIA, etc.).

Le PIIA demeure, à notre avis, l'outil réglementaire le plus adapté à l'atteinte d'objectifs de développement durable dans la mise en oeuvre de projets.

Aussi, avons-nous, dans plusieurs projets, expérimenté avec succès l'élaboration de guides d'aménagement. Les objets et le contenu de ces guides sont paramétrés par le PIIA. Le guide, beaucoup plus illustratif qu'une réglementation traditionnelle, traduit avec plus d'efficacité les objectifs et valeurs recherchés en matière de développement durable. Absent de normes, le guide engage le requérant à discuter avec les autorités de la conformité de son projet aux critères recherchés par la municipalité. La souplesse du guide ne s'arrête pas à la recherche d'un compromis entre les aspirations d'un développeur et les objectifs de développement durable de la municipalité. Le guide est adopté par résolution s'il est conforme aux paramètres du PIIA. Conséquemment, tout changement requis au guide pour l'adapter à l'évolution du marché, aux avancés en termes de matériaux et techniques du bâtiment ou tout autre élément

sont aussi adoptés par résolution et non par amendement réglementaire.

Notre monde est en perpétuel changement et requiert une souplesse dans notre approche et dans le contenu de nos outils réglementaires. Cessons d'être coercitifs et passons en mode proactif à la recherche de solutions durables « gagnant-gagnant ». Nos outils devraient focaliser sur la vision que l'on poursuit et non sur la conformité à un cadre normatif parfois mal adapté ou souvent rapidement dépassé.

Le développement durable est un objectif à atteindre... pas une norme à rencontrer. ■

Le Nouvel Urbanisme et le Smart Growth : Des écoles du développement durable

LES PRINCIPES

1. L'échelle du piéton
2. Connectivité
3. Diversité et mixité d'usages
4. Mixité résidentielle
5. Qualité architecturale et urbaine
6. Structure de voisinage traditionnelle
7. Augmentation de la densité
8. Transports durables (actifs et collectifs)
9. Caractère durable
10. Qualité de vie comme résultante

BOIS-FRANCS Montréal



Projet développé selon les principes du « Nouvel Urbanisme »



Nathalie Martin, urbaniste, directrice Études Urbaines
PLANIA

L'URBANISME DURABLE : QUELQUES PISTES DE SOLUTIONS

L'aménagement du territoire constitue une discipline toute désignée pour l'application des principes de développement durable. Plusieurs dimensions doivent être prises en compte afin d'assurer une gestion responsable du territoire et rejoignent la notion centrale du rapport de la Commission Brundtland à savoir l'économie, le social et l'environnement.

Par leur approche multidisciplinaire, les urbanistes se retrouvent au cœur de l'application des principes de développement durable. L'urbaniste joue un rôle central dans la protection et la mise en valeur des ressources naturelles, dans l'intégration des problématiques sociales, dans les outils de planification et dans la diversification et le développement de modèles économiques.

Les outils actuellement utilisés par les urbanistes et découlant de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (schéma d'aménagement, plan d'urbanisme, PPU, dispositions réglementaires) ont un impact direct sur :

- Le développement de la forme urbaine;
- La préservation de l'environnement et des ressources;
- La qualité des milieux de vie;



- Les déplacements et les réseaux de transport;
- L'occupation dynamique du territoire;
- La protection des éléments d'intérêt patrimonial, naturel et bâti.

À l'échelle locale, le plan d'urbanisme s'avère le premier geste de planification et se doit d'intégrer ces principes. Le plan d'urbanisme doit être perçu non seulement comme un document de planification mais comme un réel contrat social entre la Ville et ses citoyens. Le « plan d'urbanisme durable » est un outil qui adopte une approche intégrée et qui assure la synergie entre les différentes composantes de la gestion du territoire.

Ainsi, le territoire doit être analysé selon une lecture

transversale et non plus en terme fonctionnel comme dans les premières générations de plans d'urbanisme (résidentiel, commercial, industriel, agricole). Pour être en mesure de proposer une planification durable, l'« ADN » du territoire doit être bien maîtrisé. En ce sens, une bonne connaissance de ses composantes identitaires et structurantes, tant en termes environnemental, économique que social, permettra de proposer des moyens de mise en œuvre transversaux qui sauront rencontrer des objectifs de durabilité.

À une échelle encore plus réduite, les plans directeurs de développement durable constituent un outil approprié pour planifier le territoire de façon responsable. Plania coordonne actuellement la

réalisation d'un tel outil et a réussi à concevoir un projet¹ exemplaire et innovateur en matière de développement durable en intégrant l'environnement, le transport actif, le génie, le design urbain et les prérogatives sociales et économiques à l'intérieur d'un même plan directeur.

Dès le début du projet, les différentes disciplines appelées à interagir dans l'aménagement du territoire ont été intégrées dans la démarche. Les urbanistes, les ingénieurs, les biologistes et les architectes, pour ne nommer que les principaux acteurs, ont ainsi adhéré à une vision commune dès le départ et ont participé à l'ensemble de la démarche de planification. Résultat : **Un projet qui rallie tous les intervenants autour d'un projet commun.**

Une analyse approfondie de l'ADN du territoire a aussi permis de réaliser un projet qui s'intègre à son empreinte physique et non l'inverse. Toutes les composantes sensibles du territoire ont été prises en compte. Ainsi, les milieux humides, les cours d'eau, les boisés, la biodiversité et la topographie ont dicté les principes du projet, ce qui

résultera à une entente entre les différents ministères et la Ville pour son développement.

Enfin, le projet s'est inspiré des lignes directrices du LEED-ND :

- Le projet s'inscrit en continuité avec le développement urbain existant et permet de rentabiliser et d'optimiser les infrastructures existantes;
- Le projet protège l'environnement et s'intègre dans l'empreinte physique du territoire;
- Le projet utilise les ressources de manière efficace et propose entre autres un système de drainage qui permettra d'assurer la pérennité des cours d'eau et des milieux humides;
- Le projet propose la création de milieux de vie de qualité, conviviaux et accessibles en offrant une mixité dans l'offre résidentielle, une gamme variée d'équipements sportifs, communautaires et d'espaces verts, des systèmes favorisant le transport actif et des pôles d'emplois à proximité des lieux de résidences.

Enfin, tout le projet a été évalué par des experts en marché et en fiscalité pour assurer la rentabilité et la faisabilité économique du projet. Par ailleurs, plusieurs groupes ont été consultés durant la démarche afin de favoriser une approche participative au projet.

Ce projet constitue certes la démonstration d'une piste de changement menant vers l'urbanisme durable et une façon de faire où l'urbaniste se retrouve au cœur d'une démarche de planification intégrée. ■

¹ Ce projet ne peut être nommé car toujours confidentiel au moment de publier cet article.

La planification locale

Le plan d'urbanisme



Contrat social



Premier geste de planification

Planification locale

Mathieu Bélanger, urbaniste PA LEED®
FAHEY ET ASSOCIÉS

L'APPROCHE DE FAHEY ET ASSOCIÉS POUR LA CONCEPTION DE PLANS D'URBANISME DURABLES

L'intégration des principes du développement durable aux outils d'urbanisme va au-delà des strictes considérations écologiques. L'urbanisme est une discipline de nature holistique qui a pour objectif fondamental l'utilisation efficiente des ressources et, à ce titre, un plan d'urbanisme permet la mise en oeuvre directe des principes du développement durable.

La réalisation d'un plan d'urbanisme doit s'inscrire dans un cadre global et ce dernier doit toucher tous les aspects caractérisant un territoire, que ce soit le dynamisme économique, la vitalité sociale, la pérennité des milieux naturels, la qualité de l'environnement bâti, etc.

Fahey et Associés a développé une matrice de planification permettant d'assurer la concrétisation d'un urbanisme durable. Cette matrice de planification se compose de six éléments stratégiques qui guident et orientent notre réflexion lors des processus d'élaboration de plans d'urbanisme.

Un processus de planification ouvert

Le plan d'urbanisme constitue non seulement le cadre de référence en matière d'aménagement du territoire, mais est aussi un contrat social, entre les élus la population, les promoteurs et les groupes

Viser une ville prospère et attrayante

Le plan d'urbanisme et les outils qui en découlent doivent favoriser la continuité réglementaire pour les secteurs déjà



d'intérêt. À ce titre, l'élaboration du plan d'urbanisme doit s'inscrire dans un cadre constitutif large allant au-delà des exigences minimales de la loi, et doit aussi permettre l'intégration des visions de tous les services municipaux, des gouvernements, des organismes locaux de développement, etc. En fait, le plan doit devenir le cadre rassembleur d'une communauté et est appelé à décrire sa vision de l'avenir. Par ailleurs, afin que le plan soit réellement un « contrat social », il est nécessaire de s'assurer que le langage utilisé soit lisible et que des non-spécialistes puissent aussi comprendre la terminologie utilisée.

construits. Cette approche permet de ne pas bouleverser les quartiers établis et assure la continuité des pratiques immobilières. Par ailleurs, le plan doit identifier les secteurs stratégiques de la municipalité et y prioriser le développement en favorisant des typologies s'inscrivant dans une utilisation plus efficiente du territoire, c'est-à-dire en alliant mixité des usages et densité. Un plan visant une ville prospère et attrayante doit aussi prendre parti envers une utilisation soutenue des outils discrectionnaires pour l'analyse des projets (PIA, usages conditionnels, dérogations mineures, PPCMOI); ces derniers permettant la mise en place d'un dialogue constructif entre les

professionnels municipaux et les promoteurs.

Viser une ville efficiente

Un plan d'urbanisme durable doit énoncer les orientations relatives à la gestion des ressources et la diminution de l'impact des activités humaines sur l'environnement naturel. Différentes stratégies peuvent être énoncées au plan d'urbanisme, par exemple, un processus de densification du territoire en lien avec le transport collectif, la mise en place d'un cadre d'analyse des projets sur une base coûts-bénéfices, un examen de la capacité actuelle et projetée des réseaux, l'établissement de pratiques de gestion écologique des eaux pluviales, etc.

Viser une ville équitable

Un plan d'urbanisme durable doit guider l'aménagement du territoire dans une optique d'équité sociale. Cette équité se traduit au niveau de l'accès au logement (en favorisant l'intégration de logements abordables aux projets résidentiels), mais aussi en termes d'accès aux commerces, aux emplois, aux espaces verts, et aux équipements collectifs. Le plan peut faire état de la répartition actuelle des équipements et des commerces de proximité sur le territoire et cibler les secteurs où une augmentation de la desserte est nécessaire afin de favoriser l'équité et la mobilité sociale de tous les citoyens. La maximisation des liens entre les quartiers (en vue de faciliter la mobilité dans l'espace) peut aussi être un objectif du plan.

Viser une ville dynamique

Une ville durable est une ville dynamique offrant une vaste gamme d'expériences urbaines. Le plan d'urbanisme doit présenter le cadre d'analyse des projets et ce cadre doit favoriser le développement de projets améliorant la qualité, le dynamisme et la vitalité urbaine. Par exemple, le cadre d'analyse des projets immobiliers devrait spécifier qu'un nouveau développement doit valoriser l'espace piéton, inscrire des repères visuels dans l'espace, prévoir des services de proximité, présenter une architecture de qualité, etc. Fahey et Associés dispose d'une telle grille d'analyse pour la conception de grands projets de développement et cette dernière permet d'améliorer l'image générale des projets immobiliers que la firme élabore.

Viser une ville connectée

Une ville connectée est une ville durable. L'aménagement du territoire, en lien avec le transport collectif, doit être la base des logiques d'urbanisation. La densification des corridors d'autobus, de train ou de métro permet à la fois d'améliorer les niveaux de demande, mais aussi conséquemment, l'offre. En ce qui a trait à l'automobile, le plan doit favoriser les mesures alternatives d'intégration de cette dernière au milieu urbain (mitigation des circulations, gestion intelligente du stationnement, inclusion de l'autopartage au sein des quartiers). Par ailleurs, une utilisation stratégique de la congestion automobile permet aussi de créer des environnements commerciaux dynamiques.

Depuis plusieurs années, Fahey et Associés favorise l'intégration des principes du développement durable à ses exercices de planification, qu'ils soient de nature publique ou privée. En fait, l'objectif de toutes nos actions sur le territoire est de permettre la réalisation de communautés tendant vers un équilibre entre la prospérité économique, des écosystèmes naturels fonctionnels, et une culture urbaine vivante. Par l'entremise de sa récente fusion avec la firme de génie-conseil CIMA+, Fahey et Associés est en mesure de prendre en charge tous les aspects d'un exercice de planification; de l'urbanisme à la construction, en passant par l'analyse biologique, la gestion des circulations, le design urbain et l'architecture de paysage. ■



Valorisation de l'espace piéton



2.

VISITE DU VIEUX-LÉVIS

Transport offert par La Société de transport de Lévis

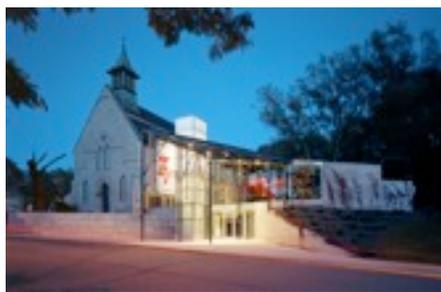
Isabelle Roy, agente de développement du patrimoine

VILLE DE LÉVIS, Service du patrimoine et soutien à l'urbanisme

CONNAÎTRE ET PROTÉGER SON PATRIMOINE :
L'EXPÉRIENCE DE LA VILLE DE LÉVIS

À la suite de la fusion municipale de 2002, la ville de Lévis a vu son territoire non seulement s'élargir mais également se diversifier et s'enrichir. La nouvelle ville doit désormais composer avec le legs de ses 10 anciennes municipalités aux réalités et aux qualités physiques, historiques et patrimoniales fort différentes les unes des autres. D'un strict point de vue patrimonial, la municipalité est héritière d'une connaissance partielle de ses ressources et, forcément, de règlements aux attentions inégales en matière de protection du patrimoine.

Dans un premier temps, il a donc fallu faire le point sur les connaissances qui, elles aussi, variaient d'un secteur à l'autre. Un consultant en patrimoine a

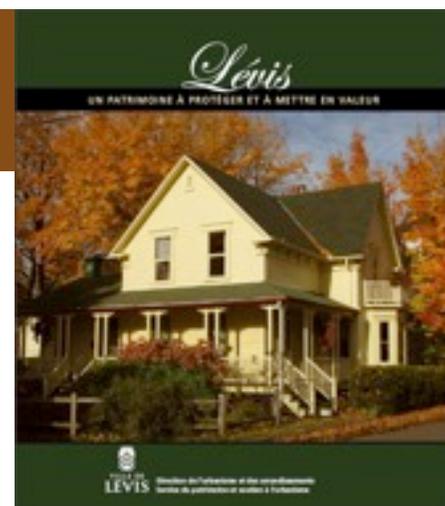


L'Anglicane : un cas de recyclage d'une église en salle de spectacle

Photo : Michel Brunelle

donc complété et mis à jour l'**inventaire patrimonial** de la Ville. L'importance du projet était telle qu'il a fallu phaser sa réalisation en s'attardant d'abord sur les secteurs historiques puis sur les secteurs périphériques. Au terme de l'exercice, qui s'est échelonné sur quatre années, 4 500 bâtiments patrimoniaux (construits avant 1946) ont été inventoriés individuellement. L'inventaire a également permis de délimiter et de qualifier des **secteurs d'intérêt patrimonial**, généralement localisés autour des églises paroissiales, où une attention particulière devrait être portée en raison de la quantité de bâtiments patrimoniaux s'y retrouvant.

Ayant désormais une meilleure connaissance du territoire et de ses composantes patrimoniales, les secteurs d'intérêt patrimonial ont pu être identifiés au **Schéma d'aménagement et de développement**, et des scénarios de protection visant la mise en place d'un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) à court, à moyen ou à long terme, ont été attribués en fonction de l'intérêt de chacun des secteurs. Une fois le schéma en vigueur, il a été possible d'attacher les intentions aux outils urbanistiques, soit la réglementation. Pour ce faire, des



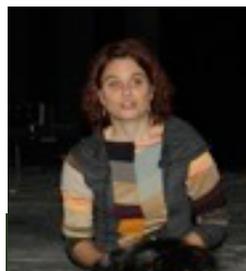
analyses de données ont été réalisées à l'interne dans le but de préparer à la rédaction de règlements sur les PIIA visant la protection du patrimoine, de réfléchir à la gestion de ces règlements, de déterminer l'impact à l'interne d'un tel projet et de prévoir les ressources nécessaires à la gestion de ces règlements.

Trois règlements sur les PIIA (à raison d'un par arrondissement) ont été adoptés en décembre 2008. Ceux-ci visent principalement les secteurs identifiés au schéma et comptent au-delà de 3 900 propriétés. La grande majorité d'entre elles représente des bâtiments patrimoniaux mais on y retrouve également un certain nombre de constructions modernes (postérieures à 1945) et des terrains vacants pouvant éventuellement recevoir de nouvelles constructions. Les règlements présentent des objectifs et des critères qui sont modulés en fonction de la catégorie de constructions visée, soit les bâtiments de grande valeur patrimoniale, les bâtiments patrimoniaux, les bâtiments modernes, les bâtiments secondaires, les terrains vacants

et les enseignes. Enfin, outre ces secteurs d'intérêt patrimonial, une attention particulière a été accordée aux bâtiments de grande valeur, évalués dans le cadre de l'inventaire, situés en périphérie des secteurs d'intérêt patrimonial (vieux rangs, secteurs agricoles, etc.).

Sachant à quel point la réglementation peut être perçue comme une contrainte par les citoyens, plusieurs actions ont été entreprises pour **sensibiliser les propriétaires** mais également pour les accompagner lors de demandes de permis. Pour ce faire, les fiches d'inventaire des propriétés patrimoniales ont été acheminées aux propriétaires ainsi que des photographies anciennes de leur résidence, une brochure sur le patrimoine lévisien et une lettre expliquant la nouvelle réglementation. La lettre abordait également deux notions sensibles et sans doute cruciales à la réussite d'un tel projet : la possibilité d'aide financière et l'accompagnement technique.

La Ville a eu en effet la sagesse d'offrir gratuitement un **service d'accompagnement architectural** aux propriétaires des bâtiments visés par la nouvelle réglementation. De sorte que, désormais, deux archi-
tectes sont



entièrement
voués au
traitement
des
demandes
assujetties au

règlement sur les PIIA. Leur travail consiste à analyser chaque demande de permis, rencontrer le propriétaire afin de bien comprendre la nature des travaux projetés et, lorsque le projet s'oriente vers un refus, de proposer des alternatives acceptables ou des éléments de bonification au projet initial, le tout en fonction des objectifs et des critères du règlement et des intentions du propriétaire.

Il arrive souvent que les projets soient enrichis et bonifiés d'un point de vue qualitatif en raison des exigences du règlement et le pouvoir de persuasion des architectes, engendrant par le fait même des coûts supérieurs au projet d'origine. Afin d'éviter le mécontentement des propriétaires mais aussi afin d'encourager ceux-ci à bien faire, un **programme d'aide à la restauration** a été développé de concert avec le ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine. Ce programme, d'un budget de 3 M \$ échelonné sur trois ans, permet aux propriétaires de bâtiments patrimoniaux assujettis au règlement sur les PIIA de bénéficier d'une aide financière lors de la réalisation de travaux de restauration. Finalement, étant donné le volume de propriétés assujetties,



l'importance du travail d'accompagnement professionnel à l'interne, la somme de dossiers présentés aux trois CCU et l'intérêt de se doter d'une vision globale et cohérente du développement du patrimoine pour l'ensemble du territoire, un tout nouveau CCU a été créé, le **Comité consultatif d'urbanisme en patrimoine** (CCUP). À l'image d'un CCU standard, celui-ci a comme mission d'émettre des recommandations aux trois conseils d'arrondissement, mais seulement en ce qui concerne les demandes de permis assujetties au règlement sur les PIIA visant la protection du patrimoine.

Ces actions combinées et entrecroisées les unes aux autres démontrent bien la volonté de la Ville de Lévis à reconnaître et à protéger le patrimoine dont elle a la garde. Mais il faut préciser qu'un tel projet d'envergure ne s'improvise pas; il doit idéalement se baser sur des constats, trop souvent malheureux (banalisation et perte de qualité du cadre bâti) mais aussi sur des expériences positives. À ce sujet, dans l'ex-Ville de Lévis, les jalons avaient déjà été posés depuis 1994 où un règlement sur les PIIA visant la protection du patrimoine avait été instauré. Ce règlement, qui visait quelque 800 propriétés, a permis de prouver qu'il était possible de travailler de concert avec les propriétaires et de participer activement à une revitalisation de quartier grâce à la qualité des



Nos trois guides passionnés :

- ↑ **Isabelle Roy**, conseillère de développement en patrimoine, Direction de l'urbanisme et des arrondissements
- ⇒ **Diane Blanchette**, directrice générale, Diffusion culturelle de Lévis
- ⇒ **David Gagné**, agent de développement du patrimoine, Direction de l'urbanisme et des arrondissements

Photos : Jean Demers

interventions sur le cadre bâti. Le Vieux-Lévis est aujourd'hui un quartier recherché où les gens sont fiers d'y vivre et où les heureuses interventions ne cessent de se multiplier et vont maintenant de soi. C'est grâce à cette expérience des plus positives et, il faut bien le dire, quelques exemples d'interventions malheureuses, qu'il a été possible de convaincre de l'efficacité d'un tel outil réglementaire et de sa nécessité. Reste à voir maintenant à quelle vitesse la contamination positive s'opérera dans les autres secteurs d'intérêt de la Ville! ■



L'Anglicane

Photos : Jean Demers

3.

L'EUROPE COMME SOURCE D'INSPIRATION Des expériences européennes enrichissantes

Lucie Careau, urbaniste PA LEED®

GROUPE CARDINAL HARDY

LEÇONS À TIRER DES PROJETS EXEMPLAIRES VISITÉS EN SCANDINAVIE

Dans le cadre de la conception d'un quartier mixte sur un terrain de près de neuf hectares aux abords du canal de Lachine, l'équipe de Cardinal Hardy, en collaboration avec l'CEUF, a décidé de proposer une



approche innovatrice de planification. Inspirés par le modèle d'urbanisme holistique et écologiste des villes comme Stockholm, Copenhague et Malmö, nous avons visité, entre autres, les projets vitrine d'Hammarby Sjöstad (Stockholm) et de Bo01 (Malmö). Ce voyage nous a permis de mieux comprendre l'élaboration de ces nouveaux quartiers et de constater les résultats.

Construits sur des friches portuaires, ces projets relèvent cinq défis principaux :

- Offrir des modèles

d'habitation urbaine dense dédiés aux familles avec enfants;

- Rehausser les milieux de vie par la présence de l'eau;
- Accroître la performance écologique du développement immobilier;
- Bonifier le réseau d'espaces publics et d'espaces verts;
- Prioriser le transport actif et collectif.

Les outils et les dispositifs mis en oeuvre par les urbanistes municipaux des Villes visitées sont remarquables. Quatre thèmes se démarquent particulièrement : la participation, la mobilité durable, la gestion intégrée des ressources et la qualité des milieux de vie.

Participation et communication, les clés du succès

Élément indissociable d'une démarche de développement durable, la participation des différents acteurs concernés, tout

au long de l'élaboration des projets et durant leur phase d'exploitation, fait la différence.

Les directions d'urbanisme se sont assurées, particulièrement à Stockholm, d'obtenir une collaboration soutenue et transversale de tous les autres départements municipaux tels que les travaux publics, l'environnement, le développement social, etc. De plus, ils ont sollicité, dès le début de ces démarches, la participation du secteur privé et parapublic (comme la compagnie des eaux), promoteurs immobiliers et consultants en architecture. Les exemples scandinaves proposent différents modes de gouvernance qui favorisent la participation de la communauté dans la gestion des opérations partagée. L'information et la sensibilisation des différents acteurs sont alors indispensables pour la réussite d'aménagements urbains durables. Dans les quartiers visités, des lieux d'échanges et de diffusion de l'information sur différentes thématiques liées au développement durable ont été mise en place pour les résidents. Le Centre d'information environnementale GlashusEtt à Hammarby Sjöstad ainsi que la création de réseau; intranet à Malmö et à Hammarby permettent aux entreprises et aux résidents d'échanger et d'obtenir diverses informations.

Reconquérir l'espace urbain en réduisant la présence des automobiles

L'impact des transports routiers est considérable sur les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants atmosphériques. Cependant, la mobilité urbaine doit rester performante pour



rendre accessibles tous les services et les secteurs d'emploi afin de favoriser l'équité sociale. Il est donc primordial de rendre les transports collectifs attrayants et de promouvoir les modes de déplacements actifs. À Hammarby Sjöstad, les lignes de tramway ont été prolongées, des « pools » de voitures et un programme de covoiturage ont été mis en place. De plus, des carburants verts comme l'électricité et le biogaz sont disponibles dans une station-service du quartier. La priorité



aux piétons et la limitation de la vitesse de circulation automobile entre 5 et 30 km / h sont de mise dans ces quartiers exemplaires. À Malmö, les véhicules écologiques sont prioritaires pour les places de stationnement et un « pool » de voitures électriques, rechargées par l'énergie éolienne, est mis à la disposition des résidents pour leur déplacement au centre-ville. Il ne suffit donc pas de prendre des

mesures ponctuelles pour régler la problématique de mobilité durable dans les quartiers. Il est nécessaire de mettre en oeuvre une politique favorisant l'établissement de plusieurs mesures permettant à la communauté de modifier ses comportements.

Un éco-cycle de l'énergie, de l'eau et des déchets

Le modèle Éco-cycle d'Hammarby Sjöstad, selon l'idée du métabolisme urbain, rend autonome le quartier tout au long de son cycle de vie. En recyclant et en réduisant les eaux (usées et pluviales) ainsi que les déchets, les nouvelles technologies de transformation performantes permettent de créer des biogaz qui alimentent l'ensemble du quartier. L'autonomie énergétique par le biais des panneaux solaires et des éoliennes est également visée dans le quartier Bo01 à Malmö. De plus, la récupération et la filtration des eaux des pluies contribuent à la beauté spécifique du paysage des quartiers visités.

Un milieu de vie recherché

D'une manière générale, mis à part l'innovation et la pertinence des solutions environnementales,



les quartiers présentent des lieux animés et malgré tout paisibles. Il y règne une ambiance exceptionnelle grâce à la réduction du

nombre d'automobiles, aux aménagements paysagers, l'absence de clôture, le tri des déchets, l'utilisation accrue de la bicyclette et du transport en commun. Tous les espaces sont vivants et ne paraissent pas aseptisés ou sécurisés. Par exemple, les bassins paysagers de récupération des eaux pluviales sont des zones de jeux idéales pour les enfants.

En dépit de leur densité, particulièrement Hammarby, les quartiers présentent certains aspects de la vie rurale grâce à la forte présence de la flore et d'une faune aquatique. ■



Alexandre Turgeon, président exécutif
Léa Méthé Myrand, coordonnatrice politique et communication
VIVRE EN VILLE

VERS DES COLLECTIVITÉS VIABLES : L'URGENCE D'AGIR

Notre manière d'occuper le territoire est en cause dans plusieurs phénomènes inquiétants pour l'avenir, à commencer par les changements climatiques. En effet, la forme d'une collectivité détermine en grande partie sa consommation énergétique et la quantité de gaz à effet de serre émise par ses habitants. Depuis 50 ans, les collectivités québécoises se sont développées selon un modèle très consommateur d'espace et de ressources énergétiques. Les faibles densités et la ségrégation des fonctions rendent l'utilisation de l'automobile inévitable pour le moindre déplacement. Les émissions de GES dans le secteur des transports, qui représentent 40 % du bilan québécois, sont principalement attribuables à cette augmentation continue de l'usage de l'automobile.

Cette dépendance à la voiture est coûteuse pour les ménages (15 % de leur budget) et pour la

société québécoise (balance commerciale négative de 25 milliards \$ / an). Elle maintient, de plus, la population à la merci du coût du carburant. Si, comme plusieurs l'anticipent, les réserves de pétrole montrent des signes d'épuisement et que l'essence devient inabordable, des centaines de milliers de ménages verront leurs déplacements limités et se retrouveront isolés en périphérie, privés d'accès aux lieux d'emploi, aux commerces et aux services.

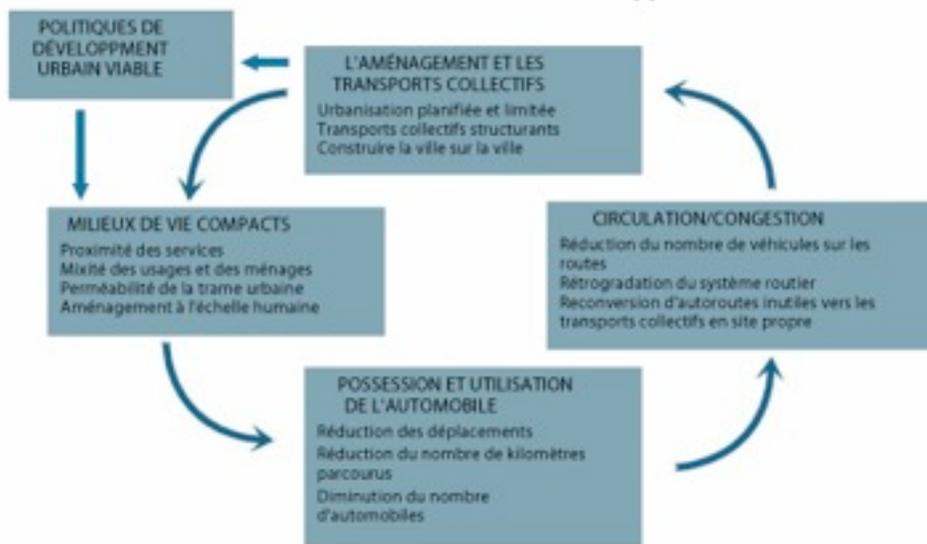
On sait aujourd'hui que la dynamique de développement induite par l'automobile et fondée sur l'étalement urbain n'est pas viable. Vivre en Ville propose d'inverser la tendance en déployant une stratégie d'aménagement qui favorise le développement de collectivités compactes et en investissant massivement dans les transports collectifs.

Il s'agit d'abord de resserrer le périmètre d'urbanisation des

agglomérations, qui assure la compacité de l'environnement bâti et favorise la mixité des fonctions. Cette logique, à l'inverse de celle des banlieues-dortoir, consiste à concevoir chaque quartier comme un milieu de vie complet, offrant non seulement des infrastructures d'électricité, d'eau et d'égouts, mais également des commerces d'alimentation, des services de proximité, une école, une garderie, le tout accessible à pied. Dans ce modèle, chaque quartier est un morceau de la ville à part entière, avec sa personnalité et ses institutions. On y troque les vastes superficies de la banlieue traditionnelle pour une compacité bien pensée, confortable et pratique.

Des environnements conçus ainsi présentent une densité de population suffisante pour supporter de bons réseaux de transport collectif, ce qui diminue d'autant l'intérêt de posséder une voiture. Par ailleurs, une offre de transport en commun intéressante contribue au développement de milieux denses puisqu'il est avantageux, autant pour les résidents que pour les

Le cercle vertueux du développement urbain viable



Source : Vivre en Ville, inspiré de Société de transport de Montréal, d'après Raad, 1998

compagnies, de s'installer à proximité. Au lieu d'accommoder sans cesse une motorisation ruineuse en fournissant de nouvelles routes et du stationnement gratuit, Vivre en Ville prône un partage optimal des voies de circulation avec les piétons, les cyclistes et les modes de transports collectifs.

Le développement urbain viable consiste à restructurer la collectivité autour de la marche, du vélo et du transport en commun, en recomposant des milieux de vie complets et agréables où la voiture n'est plus une nécessité. Les ressources dévolues auparavant à la voiture peuvent alors être utilisées pour rehausser l'attractivité de la ville compacte avec des équipements de qualité, des espaces verts et des services à la population. Les villes de Fribourg et Tübingen, en Allemagne, ainsi que Malmö et Stockholm en Suède, comptent parmi les meilleurs exemples de municipalités qui ont su mettre à profit les principes des collectivités

viables pour créer des environnements urbains de grande qualité.



Pour faire de la vision des collectivités viables une réalité, il ne suffit toutefois pas de mettre en œuvre un ou deux de ces principes pour laisser les autres de côté. Il faut se résoudre à cesser pour de bon le développement de faible densité et dépendant de la voiture pour s'engager fermement sur la voie du développement urbain durable. Vivre en Ville est

l'organisme tout désigné pour aider les municipalités à mettre en place ces initiatives et fournir à un maximum de Québécois des environnements de vie où ils pourront s'épanouir tous en ménageant les ressources précieuses desquelles dépendent leur qualité de vie et celle de l'humanité.

Vivre en Ville est un organisme national d'intérêt public voué à l'amélioration de la qualité de l'environnement et des milieux de vie par la recherche d'un aménagement du territoire optimal. Il a pour mission de stimuler l'émergence d'une vision nouvelle du développement des agglomérations québécoises, centrée sur les collectivités viables. À cette fin, Vivre en Ville offre des services de formation et d'accompagnement aux

municipalités et aux professionnels de l'aménagement. ■

