

À votre service depuis 1974

U i R n B f o

A U A M Q

Juillet 2012

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

Partenaire - Hôte



Journée d'étude

18 mai 2012



Dans ce numéro :

- 2 Le mot du président
- 3 Nouvelles du CA
- 3 Calendrier des activités 2012-2013
- 4 Résumé des conférences et visites :
 - 4 Mot de bienvenue
 - 4 L'aménagement et l'écomobilité : Guide des bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable
 - 7 Visite de la maison « recyclée » des Artisans du Rebut global
 - 8 Le plan de mobilité active de la Ville de Chambly
 - 10 La politique d'accessibilité universelle de la Ville de Victoriaville
 - 11 Coup d'oeil sur Victoriaville
 - 13 La vision du développement durable et le programme de subvention et d'attestation à la construction d'habitations durables de la Ville de Victoriaville
 - 13 Comment les villes peuvent encourager la construction de maisons écologiques
 - 15 Le plan de mobilité durable de la Ville de Québec

L'aménagement et l'écomobilité / Comment encourager la construction de maisons écologiques



L'Association des urbanistes et aménagistes municipaux du Québec

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

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

Conseil d'administration 2012 - 2013

Président

Sylvain Thériault Ville de Montréal
Arrondissement du Sud-Ouest

Vice-Président

René Girard Ville de Sherbrooke

Directrice et adjointe aux communications

Sonia Tremblay Ville de Québec

Gisèle Bourdages Ville de Montréal

Trésorier

Gilbert Gagnon Ville de Gatineau

Administrateurs

Pierre Asselin Ville de Lévis

Christian Cléroux Ville de Chambly

Denis Jean Ville de Québec

Adjointe administrative

Gabrielle Immarigeon Agence Convergence

Pour nous joindre

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

T : 514 286-2663 # 28 (Gabrielle Immarigeon)

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

* Montage graphique : Sonia Tremblay

* Photos pages couvertures : © Ville de Victoriaville

Le

18 mai dernier l'AUAMQ tenait sa plus récente journée d'étude à Victoriaville.

Capitale de la magnifique région des Bois-Francis, Victoriaville est reconnue pour avoir été dans les années '70 le berceau du développement durable au Québec grâce notamment à l'œuvre de Normand Maurice dans le domaine de la récupération. Victoriaville porte toujours fièrement son titre, continue à innover et inspire.

Au même moment où se tenait cette journée, la Ville de Montréal adoptait un règlement interdisant le port du masque dans la foulée de ce que plusieurs ont qualifié de « printemps érablé ». Cette effervescence sociopolitique du printemps dernier n'est pas sans rappeler celle qui, il y a plus de soixante ans déjà, a suivi la parution du *Refus global*, un manifeste appelant au rejet de l'immobilisme. S'inspirant du *Refus global*, les Artisans du *Rebut global* ont choisi, il y a quelques années, Victoriaville pour y ériger une résidence faite entièrement de matériaux recyclés, une maison que les participants à la journée d'étude ont eu le privilège de visiter.

Si on ajoute à cette initiative la mise en place de différents programmes ou politiques municipales, en matière de construction écologique et d'accessibilité universelle notamment, on constate à quel point Victoriaville est active. D'ailleurs, une visite commentée du centre-ville lors de la journée d'étude a permis aux participants de prendre la pleine mesure des actions prises par la municipalité en matière d'accessibilité universelle. À n'en point douter, plusieurs municipalités auraient avantage à s'inspirer du modèle « Victo » pour aller au-delà d'une certaine forme d'immobilisme.

L'AUAMQ ne pouvait choisir meilleur endroit pour tenir une journée d'étude

marquée du sceau du développement et des constructions durables. Les pages qui suivent seront l'occasion pour vous de prendre connaissance des propos de nos conférenciers, en espérant qu'ils sauront vous inspirer dans vos pratiques.

Je tiens en terminant à remercier notre ville hôte, Victoriaville, et souligner l'accueil chaleureux et professionnel de ses représentants. Je souhaite aussi féliciter les membres du conseil d'administration de l'AUAMQ dont le mandat a été reconduit lors de l'Assemblée générale annuelle qui s'y est tenue. Réélu, c'est avec grand plaisir que j'assume toujours mon rôle de président, tel que me l'a à nouveau confié le conseil d'administration de votre Association.

Je vous souhaite bonne fin d'été et espère vous retrouver nombreux à l'occasion de notre prochaine journée d'étude qui aura lieu en octobre à Sainte-Thérèse et qui portera sur la planification des projets de développement axés sur le transport collectif ou « Transit Oriented Development (TOD) ».

Sylvain Thériault
Président



Nouveaux membres

L'AUAMQ souhaite la bienvenue aux nouveaux membres suivants :

- Ville de Saint-Amable;
- Ville de Saint-Lambert-de-Lauzon.

Modification des statuts et règlements

Selon les statuts et règlements, seule l'Assemblée générale des membres a le pouvoir de modifier les statuts et règlements de l'Association. Lors de l'AGA tenue le 18 mai 2012 à Victoriaville, les membres de l'Association ont voté favorablement pour une augmentation annuelle de ± 2 % de la contribution annuelle des membres (municipalités, MRC, Communautés métropolitaines, Arrondissements ou services centraux de la Ville de Montréal).

Composition du nouveau conseil d'administration 2012-2013

Selon les statuts et règlements de l'AUAMQ, le président, le vice-président, le trésorier et le directeur des communications sont désignés par le CA parmi les administrateurs élus. Leur terme d'office est d'une année et peut être renouvelé. Cette désignation a lieu à la première réunion du CA suivant l'Assemblée générale annuelle. Cette réunion s'est tenue le jeudi, 7 juin à Montréal.

La composition du nouveau conseil d'administration est demeurée inchangée :

- Président : Sylvain Thériault;
- Vice-président : René Girard;
- Trésorier : Gilbert Gagnon;
- Directrice des communications : Sonia Tremblay;

- Adjointe aux communications : Gisèle Bourdages;
- Administrateurs : Pierre Asselin, Christian Cléroux et Denis Jean.

Remerciements

L'AUAMQ tient à remercier chaleureusement le comité organisateur de la journée d'étude, la ville hôte (Victoriaville) ainsi que toutes les personnes qui ont contribué à la réussite de cette activité.

Prochain voyage d'études à Vancouver

Le comité organisateur est déjà à l'œuvre pour concocter un super voyage d'étude qui se déroulera à l'automne 2013 à Vancouver et qui couvrira différents thèmes et endroits à explorer. Détails à venir... ■

Calendrier des activités 2012-2013

AUAMQ	19 octobre 2012 Sainte-Thérèse	Journée d'étude Les difficultés pour développer des quartiers axés sur un pôle de transport collectif (conçus selon le modèle Transit-oriented Development, TOD)	www.auamq.qc.ca
OUQ Ordre des urbanistes du Québec	26 au 28 septembre 2012 Lévis	Congrès annuel Pensons autrement l'urbanisme : Convergence Durabilité Innovation	www.ouq.qc.ca
AARQ Association des aménagistes régionaux du Québec	12 au 14 septembre 2012 Orford (Estrie)	Colloque régional La protection et la promotion des espaces naturels, de la terre au ciel	www.aarq.qc.ca
	24 au 26 avril 2013 Québec	Congrès et Assemblée générale annuelle	
AQU Association québécoise d'urbanisme	Automne 2012 Sorel	Journée de formation Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIA)	www.aqu.qc.ca
ICU Institut canadien des urbanistes	9 au 12 octobre 2012 Banff (Alberta)	Congrès ICU/APPI Forum d'échanges : Grandes idées, grandes réalisations	www.cip-icu.ca
Ecocity Builders	23 au 27 septembre 2013 Nantes (France)	Ecocity Word Summit	www.ecocitybuilders.org

Journée d'étude

Résumé des conférences et visites

Mot de bienvenue

*Martin Lessard,
urbaniste
Directeur général
Ville de Victoriaville*

Bonjour à tous et à toutes, urbanistes et aménagistes !

C'est avec grand plaisir que l'on vous accueille, ici, à la Ville de Victoriaville, berceau du développement durable, dans le cadre de cette journée d'étude qui je l'espère, engendra des réflexions des plus enrichissantes.

J'aimerais, premièrement, que vous portiez une attention particulière à l'emplacement des sorties de secours... C'est que l'escouade anti-émeute est ici présente et sur ses gardes ! Non sans blague, les événements causés par la venue du Conseil du Parti Libéral du Québec ont placé Victoriaville dans la mire des médias ! Il faut avouer qu'il est rare qu'une Ville de la taille de la Ville de Victoriaville soit sur tous canaux de

nouvelles et qu'elle fasse partie du palmarès des sujets les plus populaires sur les médias sociaux !

D'ailleurs, vous excuserez notre maire, M. Alain Rayes, qui est encore bien occupé avec les remous de cet événement. Il aurait bien aimé être des nôtres, car vous le savez tout comme moi, que les thèmes d'aujourd'hui vont de pair avec la philosophie de la Ville.

Nos valeurs étant positives et pacifiques, nous avons comme souhait le plus cher de faire la une des médias, oui, mais pour les bonnes raisons. Parmi celles qui nous tiennent à cœur, ici; le respect de l'environnement et le développement durable. C'est donc avec intérêt que je vous présente les deux thématiques sur lesquelles se porteront vos réflexions d'aujourd'hui : l'écomobilité et la construction d'habitations écologiques. Je suis convaincu que le contenu des conférences prévues à l'horaire d'aujourd'hui permettront de mieux déterminer comment nous pouvons adapter nos pratiques afin d'améliorer la qualité de vie des résidents et aussi réduire l'impact sur l'environnement.

Je voudrais premièrement remercier M. Sylvain Thériault, président de l'Association des urbanistes et des aménagistes municipaux du Québec, de tenir cet événement à Victoriaville. J'aimerais également souligner la collaboration de deux personnes, travaillant à la Ville de Victoriaville, d'avoir participé à l'organisation de cette journée, soit M. Jean Demers, coordonnateur de la Division de l'urbanisme ainsi que Mme Nathalie Roussel, Responsable de l'accessibilité universelle.

Étant moi-même urbaniste, je suis heureux de voir que notre Ville accueille un événement aussi constructif et enrichissant que celui-ci.

En souhaitant tous vous revoir cet après-midi, à l'occasion de la conférence que j'aurai l'honneur d'animer, qui portera sur la certification « Victoriaville habitation Durable ».

Sur ce, bonne journée d'étude, et bonnes réflexions ! ■

L'aménagement et l'écomobilité : Guide des bonnes pratiques sur la planification

territoriale et le développement durable

*Isabelle Boucher, urbaniste OUQ
Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire
Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire*

Faisant face à des modèles d'urbanisation fondés sur des transports individuels motorisés difficilement soutenables dans le cadre d'un développement durable, le ministère des Affaires municipales, des

Régions et de l'Occupation du territoire a élaboré le guide de bonnes pratiques *L'aménagement et l'écomobilité*. L'objectif de ce guide est de présenter des stratégies pour aménager des environnements bâtis favorables à l'écomobilité.

Un « environnement bâti favorable à l'écomobilité » se dit d'un milieu qui permet l'utilisation de différents modes de déplacement, laissant ainsi à la collectivité le choix de la marche, du vélo, du transport collectif ou de la voiture. L'objectif d'aménager un tel environnement est de permettre un changement de comportement dans les habitudes de déplacement.

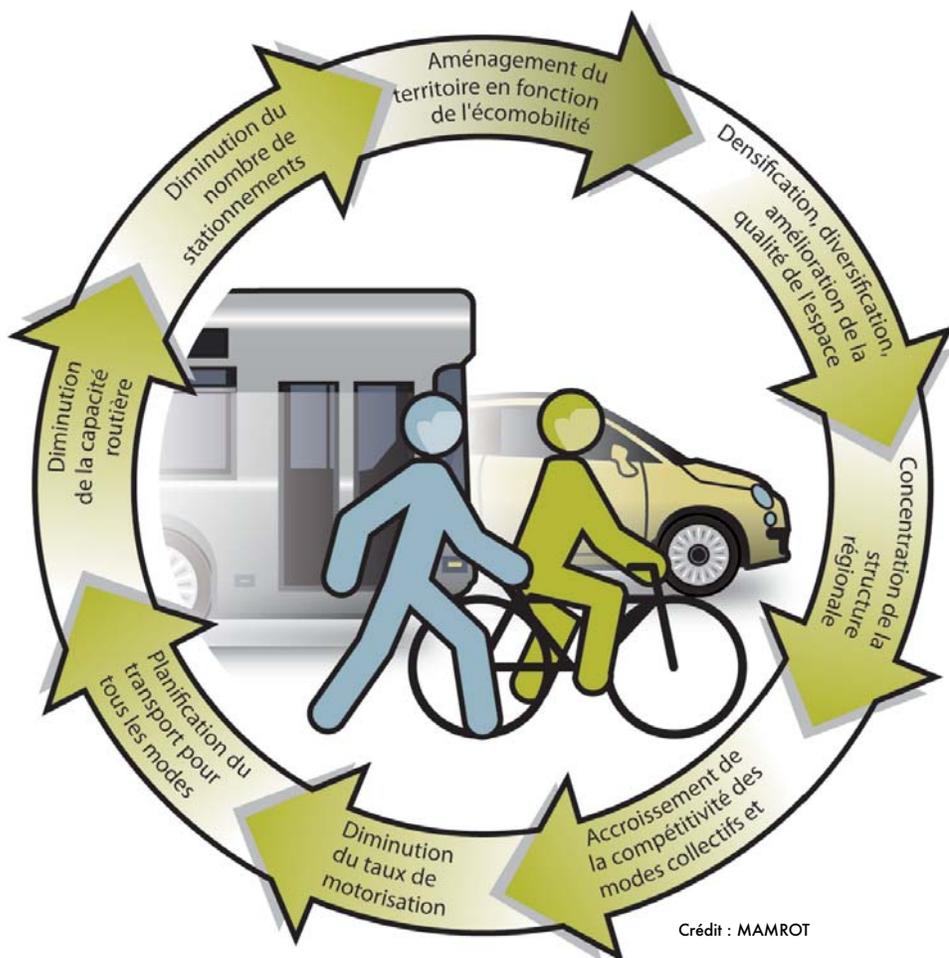
De façon générale, l'aménagement actuel du territoire accroît la dépendance à l'automobile. L'application de stratégies visant à aménager des environnements bâtis favorables à tous les modes permet

quant à elle d'enclencher le cycle de l'écomobilité (voir page suivante).

SIX STRATÉGIES POUR UN ENVIRONNEMENT BÂTI FAVORABLE À L'ÉCOMOBILITÉ

1. Aménager la ville des courtes distances

Pour que nos milieux de vie favorisent une écomobilité, leur forme et leurs caractéristiques doivent contribuer à créer une « ville des courtes distances » qui accueille différentes activités, qui supporte une certaine densité et qui est conviviale. Cette stratégie aborde d'abord les principes qui permettent d'aménager un environnement bâti favorable à l'écomobilité :



Crédit : MAMROT

- Soutenir un niveau de densité de moyen à élevé, cette mesure variant en fonction des milieux ruraux ou urbains;
- Promouvoir des cadres de vie compacts;
- Faciliter la diversité des usages au sein des milieux de vie;
- Créer des milieux de vie perméables qui facilitent les déplacements non motorisés;
- Aménager des rues conviviales, à l'échelle humaine;
- Aménager un espace urbain de qualité qui participe à l'identité du lieu et qui est favorable aux piétons et aux cyclistes;
- Privilégier une structure régionale concentrée de manière à limiter les déplacements;
- Favoriser un développement continu.

Cette stratégie aborde également la consolidation des milieux existants et différents concepts qui émergent en Amérique du Nord pour aménager de nouveaux quartiers (p. ex., nouvel

urbanisme, modèle axé sur un pôle de transport en commun).

Exemple :

L'aménagement d'une gare de train de banlieue a permis à la Ville de Sainte-Thérèse de requalifier le quartier environnant, en augmentant les densités permises, en reconfigurant le service de transport en commun et en aménageant un parc de stationnement incitatif. De nombreux immeubles à logements ont été construits.

2. Soutenir les déplacements actifs utilitaires

L'écomobilité sera facilitée si l'on fournit à nos collectivités des infrastructures qui supportent la marche et le vélo utilisés pour des motifs comme le travail ou les courses, et non seulement pour les loisirs.



Exemple : La Ville de Montréal étend son réseau cyclable en aménageant notamment de nombreuses pistes cyclables utilitaires, reliant des pôles d'emploi et de services à des quartiers résidentiels. L'installation de supports à vélo et la mise en place d'un service de vélopartage, le Bixi, complètent cette offre.

3. Réduire la place accordée à l'automobile

L'espace important occupé par l'automobile dans les milieux urbanisés peut être diminué afin d'en redonner aux piétons et aux vélos, ainsi qu'aux autres usages. Les répercussions négatives de la circulation automobile peuvent également être amoindries. Cette stratégie cible un nouveau partage de la rue, l'apaisement de la circulation et la réduction de l'offre de stationnement.

Exemple :

La Ville de Saguenay a mené un projet de revitalisation du centre-ville de Kénogami. Elle a notamment réaménagé les rues afin de diminuer leur largeur, réduit le stationnement de 445 à 364 cases et élargi les trottoirs. Elle veut ainsi diminuer la circulation de transit dans le centre-ville et favoriser les déplacements actifs.

4. Soutenir le transport collectif

L'efficacité du transport collectif sera accrue si l'aménagement du territoire permet l'augmentation du nombre de passagers et de destinations desservies. De plus, l'intermodalité peut être favorisée afin d'élargir les options de déplacement. Différentes formes de transport collectif peuvent être envisagées.



Crédit : Promotion Saguenay

Exemple :

La Ville de Gatineau et la Société de transport de l'Outaouais aménagent un système rapide par bus appelé « Rapibus ». Empruntant l'emprise d'une voie ferrée, ce service à haute fréquence desservira plusieurs stations en empruntant des voies exclusives.

5. Repenser la mobilité en milieu rural

Plusieurs des stratégies précédentes peuvent être adaptées au milieu rural. Des stratégies particulières s'y ajoutent comme l'aménagement de noyaux plus denses, le maintien des services, le réaménagement des traversées d'agglomération et l'organisation du transport collectif en milieu rural.

Exemple :

Le Réseau de transport collectif de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine (RéGIM) offre un service de transport collectif par minibus dans six secteurs différents, selon des horaires fixes et sur demande.

6. Répondre aux besoins de tous

Certaines clientèles ont des besoins particuliers qui nécessitent une approche adaptée : les enfants et les adolescents, les jeunes adultes, les aînés et les personnes handicapées. Des aménagements peuvent être mis en place pour répondre à leurs besoins particuliers.

Exemple :

La Ville de Sainte-Julie a instauré le programme En toute confiance vers l'école, visant à sécuriser les abords des écoles primaires et à promouvoir la marche chez les écoliers. Un marquage au sol délimite la zone scolaire et des gendarmes actifs en indiquent l'entrée.

La boîte à outils : Les municipalités peuvent déployer ces différentes stratégies en utilisant des outils de planification, de réglementation, de promotion de même que des dispositions fiscales et financières. ■

Le guide sur *L'aménagement et l'écomobilité* fait partie de la collection de guides de bonnes pratiques La planification territoriale et le développement durable. Cette collection est disponible dans la section Grands dossiers / Développement durable du site www.mamrot.gouv.qc.ca.



Québec

Visite de la maison « recyclée » des Artisans du Rebut global

Guide :

Nathalie Pinard, Agente du patrimoine
Division de l'urbanisme, Ville de Victoriaville

Texte : Extrait de la brochure « Une maison dans nos poubelles ? » produite par la Ville de Victoriaville

Pendant la pause du matin, une courte visite facultative fut offerte aux participants. La majorité a répondu à l'invitation et du même coup, a pu profiter du magnifique soleil qui était au rendezvous !

De juillet à septembre 2004, sur le mont Arthabaska, cinq artisans étaient mis au défi de construire une maison uniquement avec des matériaux récupérés ou recyclés. La Ville de Victoriaville a été sélectionnée pour mener l'expérience en raison de son statut de pionnière en matière de développement durable au Québec, pour son site enchanteur et les services qu'elle offrait (terrain, services d'aqueduc, d'égouts, électricité, fondations, soutien technique).

L'expérience des artisans a fait l'objet d'une série documentaire télévisuelle « les Artisans du Rebut global » diffusée à l'antenne de Télé-Québec et de France 5 en 2004 et 2005.

Budget : 15 000 \$

Temps alloué : 13 semaines



© Sonia Tremblay

Objectifs du projet

- Construire une maison « recyclée » habitable à l'année, esthétique, fonctionnelle, en respect des normes de construction et qui s'intègre harmonieusement dans l'environnement;
- Démontrent que de bons matériaux sont jetés aux rebuts inutilement;
- Briser notre réflexe naturel de (sur) consommation et de gaspillage;
- Inspirer la construction d'autres bâtiments en matériaux recyclés.

Le choix de l'emplacement sur le site

- Bénéficier de la topographie du terrain;
- Mettre en valeur la vue magnifique sur le paysage;
- Profiter de l'énergie passive des rayons chauffant du soleil;
- Assurer la protection des vents dominants;
- Préserver et mettre en valeur la végétation



© Ville de Victoriaville

Origine des matériaux

La structure apparente : provient d'une grange plus que centenaire de Cookshire, déconstruite par un récupérateur chevronné. Les Artisans ont choisi la technique ancestrale de tenons et mortaises pour assembler ce noble matériau.

La finition intérieure : le plafond est fait de feuilles de tôle ondulée qui viennent de vieilles granges de la région. Les murs sont recouverts de vieilles portes de chêne, dénichées chez un antiquaire, qui ont été sablées à la bille de verre et installées avec un minimum de transformations.

La dalle de béton : conçue à titre expérimental par le Groupe de recherche sur le béton de l'Université de Sherbrooke et ses partenaires. Le béton est fait à 30 % de matières recyclées, soit des brasques usées qui sont des résidus dangereux de la fabrication d'aluminium. Les brasques usées sont neutralisées puis intégrées dans ce nouveau type de béton, beaucoup plus résistant que le béton conventionnel. La dalle de la maison des Artisans est la 5^e de ce genre au monde.

La toiture : composée de feuilles de tôles usagées, provenant d'une démolition d'usine. Taillées en losanges, elles ont été installées selon une technique inspirée des anciens toits de tôle « à la Canadienne ».

Toit végétal : pour assurer l'étanchéité du toit de l'entrée, on a réutilisé de vieux tapis et une bannière promotionnelle de film d'un cinéma du coin. De la terre et des plantes ont ensuite été ajoutées sur la toiture.

L'acier galvanisé : provient d'étagères d'usage commercial.

Les solins : fabriqués à partir de la tôle récupérée et pliée de deux piscines hors-terre endommagées.

Les « Envirobardeaux » : imitent les bardeaux de cèdre traditionnels. Ils sont faits à 95 % de matières recyclées, dont des pneus usés, d'autres polymères et de la fibre de bois.

Les portes et fenêtres : proviennent de différents centres de matériaux usagés.

Le bois intérieur et extérieur : provient de bois récupérés d'immenses caissons servant au transport de machinerie pour une industrie de tabac. Presque tout le bois de construction provient de ce lot. Il a fallu trois jours à une dizaine de personnes pour le décloser en vue de sa réutilisation. ■

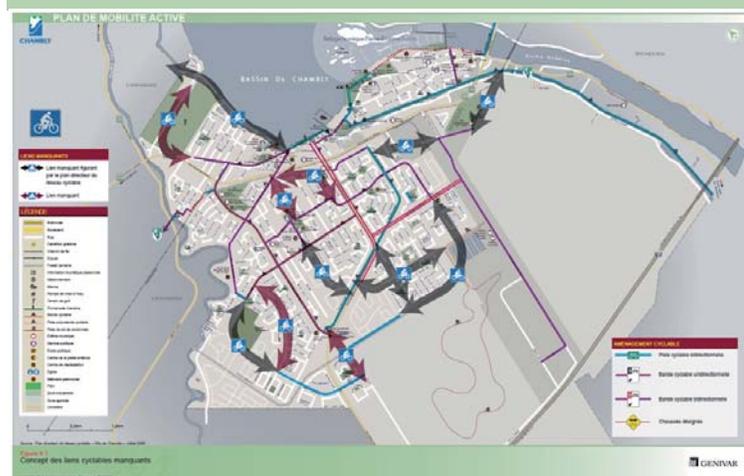
voies locales, etc...) et durant les années 80 et 90, le réseau a été sous-dimensionné (absence de trottoir sur à peu près toutes les rues collectrices secondaires). Une correction s'impose à ce niveau.

La prescription des vitesses du réseau routier a ensuite été analysée. Le fait de maintenir une bonne prescription des vitesses permet d'augmenter la probabilité que les citoyens se déplacent à pied et à vélo en toute sécurité. En août 2010, la Ville de Chambly a implanté des modifications relatives aux vitesses prescrites sur tout son réseau routier. Les vitesses prescrites sont maintenant prescrites en fonction de la hiérarchie routière soit :

- 30 km/h en bordure des parcs et des écoles;
- 40 km/h sur les rues locales;
- 50 km/h sur les collectrices et les artères;
- 70 km/h sur la route 112 (MTQ).

La prescription des vitesses a été correctement modifiée afin de créer un effet direct sur le confort et l'impression de sécurité des piétons et des cyclistes.

Le réseau cyclable a aussi été évalué. Il couvre la majeure partie de l'agglomération et permet de relier plusieurs destinations d'intérêt pour les cyclistes. Le réseau n'est pas complet, particulièrement dans les nouveaux secteurs. De plus, le réseau n'est pas totalement conforme aux normes du MTQ dans les quartiers existants, notamment par la présence de bandes cyclables bidirectionnelles.



Finalement, le réseau de passages piétons a aussi été examiné. Dans les villes de banlieues, le réseau routier est rarement composé de rues en

diagonales mais davantage de culs-de-sac, de têtes de pipe et de rues en courbe qui permettent à tout bon visiteur de se perdre facilement. C'est pourquoi les villes de banlieues aménagent des passages piétons qui réduisent les distances à parcourir pour les piétons et cyclistes. La Ville de Chambly a aménagé, au fil du temps, plus d'une trentaine de passages piétons permettant ainsi de diminuer le temps de déplacement pour de nombreuses destinations. Ces passages ne sont cependant pas déneigés afin de permettre leur utilisation à l'année. Une correction s'impose à ce niveau.

La troisième et dernière partie du Plan de mobilité active propose une série d'interventions physiques aux réseaux cyclable et piétonnier en vue d'améliorer l'accès aux cinq pôles d'activités. Ces interventions permettront une meilleure couverture du territoire et permettront aussi de compléter les liens manquants à ces réseaux.

Au niveau des trottoirs, la Ville aménage des trottoirs sur les nouvelles rues en fonction des normes contenues dans son plan directeur de circulation. Lors de la réfection des rues (deux à trois rues sont refaites annuellement), la Ville apporte des modifications à son réseau routier existant en tenant compte de ces normes. Finalement pour les autres rues existantes, qui sont comprises dans les rayons de desserte, qui ne sont pas conformes, mais dont aucune réfection n'est projetée à court ou moyen terme, la Ville les intègre dans son PTI parce qu'elles sont considérées comme prioritaires.

Au niveau du réseau cyclable, le développement du réseau suit un Plan directeur du réseau cyclable préparé par le Service de la planification et du développement du territoire. Ce Plan comprend la description complète et détaillée du réseau existant, des améliorations proposées à ce réseau et des nouveaux tronçons projetés. Les coûts préliminaires de chaque intervention sont compris à ce Plan.

Finalement, le Plan de mobilité active propose de réaliser en 2012 une série d'interventions afin de créer des corridors scolaires à l'intérieur du rayon de desserte. Les corridors scolaires proposés comprennent :



- une zone de 30 km/h au pourtour de l'école;
- des trottoirs qui couvrent tous les tronçons et qui sont déneigés en période hivernale;
- des voies cyclables qui permettent un acheminement jusqu'à l'école;
- des itinéraires jalonnés qui indiquent le parcours à suivre aux écoliers (marquage au sol);
- des brigadiers scolaires qui sécurisent la traversée des carrefours achalandés;
- une signalisation claire qui indique aux automobilistes qu'ils sont dans un secteur composé d'un corridor scolaire.

En conclusion, le Plan de mobilité active servira, au cours des prochaines années, de guide pour les services municipaux concernés pour encadrer les choix en matière de construction et de réfection des infrastructures servant à la mobilité des véhicules, des cyclistes et des piétons. ■

La politique d'accessibilité universelle de la Ville de Victoriaville

Nathalie Roussel, Responsable à l'accessibilité universelle

Division de l'urbanisme, Ville de Victoriaville



Penser, planifier et mettre en œuvre l'aménagement du territoire et l'accès aux services en fonction des besoins actuels et futurs des citoyens, peu importe leurs limitations fonctionnelles, est une responsabilité municipale et une préoccupation constante à Victoriaville. Tenir compte des personnes les plus vulnérables et relever le défi de la convergence entre les différents besoins sont des enjeux essentiels du développement durable sous tous ses aspects.

Mentionnons que depuis 2005, toutes les municipalités du Québec de plus de 15 000 habitants ont l'obligation de produire et de diffuser un plan d'action à

- | | | |
|--|-----------------------------------|-------------------------------------|
| <p>1 Concertation</p> | <p>4 Transport</p> | <p>7 Communications</p> |
| <p>2 Bâtiments et équipements</p> | <p>5 Loisir</p> | <p>8 Sensibilisation</p> |
| <p>3 Aménagement urbain</p> | <p>6 Sécurité publique</p> | <p>9 Ressources humaines</p> |

l'égard des personnes handicapées pour réduire les obstacles pouvant nuire à leur intégration et à leur participation sociale. À Victoriaville, cette obligation a été remplie par une démarche proactive et volontaire. En effet, par l'initiative de son Service de l'urbanisme, la municipalité a adopté en 1999 une politique d'accessibilité universelle afin de répondre à une demande exprimée par la population et le milieu associatif. Ce cadre de référence s'articule autour de neuf secteurs d'intervention et guide l'action municipale sur son territoire. De plus, afin de veiller au développement de la politique et à l'élaboration de son plan d'action annuel, le Comité consultatif de la politique d'accessibilité universelle (CCPAU) a été mis sur pied dès l'année 2000. Des plus dynamiques, ce comité, chapeauté par la Ville, est composé de douze organismes et établissements du milieu représentant tous les types de limitations fonctionnelles. Une responsable à l'accessibilité universelle coordonne le CCPAU, veille à la mise en œuvre du plan d'action et assure un soutien aux différents services municipaux dans l'application de l'accessibilité.

Au fil des années, la préoccupation municipale à l'égard de l'intégration et de la participation sociale des personnes en situation de handicap s'est concrétisée à travers de nombreux projets novateurs, générant des résultats indéniables qui ont favorisé l'émergence d'une municipalité inclusive, tant au niveau de ses infrastructures que de son offre de services. Nous parlons ici d'aménagements accessibles (accès aux édifices publics, mobilier urbain, feux sonores, traverses de piétons sécurisées, etc.), de programmes et services (vélos communautaires adaptés, secours adaptés, secourisme et RCR adaptés) et d'incitatifs (tels que la subvention pour les portes à ouverture automatique ainsi

que le sceau et le prix Victoriaville Accès-Cible qui soulignent les efforts des commerces pour l'accessibilité de leurs services). Lorsqu'on aborde la question d'accessibilité, le véritable défi municipal au quotidien pourrait se résumer à : « compter jusqu'à 4! »

S'assurer de l'application des normes minimales



Cet élément peut sembler anodin et pourtant, il y a encore de nouvelles constructions dont l'application de la section 3.8 du Code de construction du Québec (Normes de conception sans obstacles) est malheureusement escamotée ou négligée. Il est tellement plus simple d'apporter les modifications requises lorsque le projet est encore sur papier, d'où la responsabilité de l'urbanisme à cet égard.

Optimisation des normes pour un accès plus fonctionnel



Actuellement, les délais encourus pour l'adoption du Code de construction en vigueur font en sorte que les normes adoptées sont fréquemment désuètes et ne répondent pas toujours aux besoins réels sur le terrain. Le meilleur exemple : l'espace giratoire de 5 pieds requis dans une salle de toilette accessible. Même si cette dimension semble nous offrir un espace spacieux, dans la réalité, le 5 pieds est le minimum requis pour un fauteuil roulant manuel. Un fauteuil roulant électrique nécessite 7 pieds pour effectuer la même manœuvre alors qu'un triporteur (équipements de plus en plus présents dans nos municipalités et prescrits pour plusieurs personnes handicapées) requiert plus de 9 pieds! De quoi laisser songeur quant à la viabilité de nos installations!...

Aménagement inclusif lorsque possible



Le Code de construction propose des adaptations pour les personnes handicapées. Pourtant, dans bien des cas, un même aménagement pourrait desservir efficacement une personne mobile et une personne handicapée. Les comptoirs lavabos en sont la représentation la plus simple. Il est d'usage d'aménager une série de lavabos à une hauteur de 34 pouces et l'un adapté à 32 pouces avec robinetterie particulière et miroir incliné.

Il est tout à fait possible d'aménager l'ensemble des lavabos à une hauteur de 32 pouces, de façon uniforme et répondant aux normes d'accessibilité sans nuire aux autres utilisateurs. Tout est plus esthétique, moins onéreux et surtout, moins discriminant. Tout le monde y gagne!

Se doter d'équipements spécialisés pour répondre à des besoins spécifiques



Dans certains cas, afin de rendre des infrastructures accessibles à tous, il est

nécessaire d'en faire plus pour permettre aux citoyens ayant des limitations, non pas d'utiliser les espaces uniquement en tant que spectateurs, mais aussi en tant que participants. À cet effet, le recours à des équipements spécialisés est pertinent et fort apprécié. Chacun a donc l'occasion d'être un citoyen à part entière ayant accès à l'ensemble des services offerts par sa municipalité.

Finalement, l'urbanisme devrait être le service le plus visionnaire au sein d'une municipalité puisqu'il a la mission d'aménager le territoire de façon durable... tant au niveau architectural que de la mobilité de ses citoyens. Il s'agit donc de « compter jusqu'à 4 » dans tous les domaines d'intervention. Devenir proactif est uniquement une question de choix ! ■



Coup d'œil sur Victoriaville

Guides :

Jean Demers, Coordonnateur
Nathalie Pinard, Agente du patrimoine,
Division de l'urbanisme, Ville de Victoriaville

Quelques chiffres

(source : site Internet, Ville de Victoriaville)

Région Bois-Francs	43 160 habitants
Superficie	81,957 km ²
Réseau routier	360 km
Budget annuel	60 M \$
Immobilisations	± 5,5 M \$ / an
Population active	19 000 personnes
Taux de chômage	< de 5 %
Nombre logements	± 18 000
Parcs et espaces verts	49
Principaux pôles de développement	industrie manufacturière, commerce, agriculture et production agroforestière

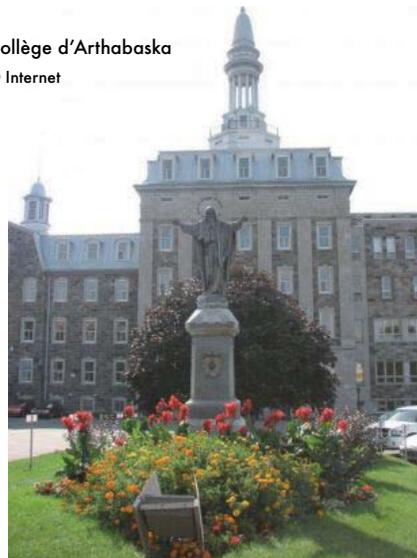
Après un bon repas, un autobus attendait les participants les invitant à bord pour faire connaissance avec le territoire de la ville selon un parcours élaboré par nos hôtes victoriavillois.

Le trajet de départ

source : extrait du circuit de la visite du centre-ville, Jean Demers, urbaniste

Boisé Stein : acquisition municipale en 2009 en vue de protéger cette érablière centenaire abritant des noyers noirs plantés possiblement par Sir Wilfrid Laurier.

Collège d'Arthabaska
© Internet



Boisé des Frères : Collège d'Arthabaska (Maison provinciale des Frères du Sacré-Cœur). Vente du bâtiment au privé en 2010. La Ville a fait l'acquisition du boisé pour en faire un parc urbain. Une partie du parc est occupée par le Cégep pour exploiter un verger et un jardin écologique.

Économusée de la maroquinerie :

Construction 1861. Depuis 1920, cette maison abrite des activités commerciales et artisanales reliées au cuir.

Maison Suzor-Coté : Monument historique où est né le grand peintre, sculpteur et pastelliste de renommée internationale Suzor-Coté (né Hypolite Wilfrid Marc-Aurèle Côté, 1869-1937). La maison a été construite en 1859.



Maison Suzor Coté
© Internet Canada's Historic Places

Rue Notre-Dame : Artère commerciale principale de la ville.



La place Sainte-Victoire : le cœur du centre-ville
© Ville de Victoriaville

Hôtel de ville : construction en 1953 (remplace le 1^{er} bâtiment érigé en 1895 et détruit par le feu). Le bâtiment a eu plusieurs fonctions au fil des époques. Agrandi en 1990, l'hôtel de ville est maintenant relié à l'ancienne caserne de pompiers par une construction contemporaine.

Piste cyclable : La piste cyclable emprunte le tracé des anciennes voies ferrées et fait partie du corridor de la Route verte.

Rue de la Gare : Ancien passage pour relier la gare au Chemin de la Reine (rue Notre-Dame). Une fresque historique a été peinte pour commémorer le 150^e anniversaire de la Ville en 2011.

Vélogare du Grand-Tronc : Située près du site de l'ancienne gare de Victoriaville, la vélogare rappelle les fonctions du passé où l'activité bourdonnait. C'est un lieu de services touristiques, de culture et de socialisation.

Installations sonores du Festival international de musique actuelle de Victoriaville (FIMAV) | Barbotons (ensemble) d'Alexandre Burton : Les passants ont pu jouer avec de l'eau ! Mélange de sons de synthèse et de sons naturels, l'œuvre est en perpétuel changement et le visiteur peut créer en quelque sorte sa propre pièce, devenant un musicien.

Bibliothèque Charles-Édouard-Mailhot : construite en 1993, la bibliothèque est fréquentée gratuitement par les citoyens et offre de nombreuses activités et expositions.

Arboretum : Le bon arbre au bon endroit ! Initiée par le Comité de foresterie urbaine, cette vitrine présente

aux citoyens plus de 150 arbres ornementaux de 95 variétés différentes.



Ancien hôtel Grand Union construit face à la gare, 1890, style Second Empire (plans réalisés par Louis Caron)



Édifice qui logea La Banque Provinciale à partir de 1926 durant plusieurs années
© Guy Samson, 2011

Le trajet de retour

Piste du 150^e : Nouveau tronçon de piste cyclable longeant la rivière Nicolet ponctué de deux haltes commémoratives.

Rue Laurier, au cœur du patrimoine ! Au XIX^e siècle, le cœur du village d'Arthabaskaville regroupait l'élite de la société locale. En effet, la désignation



Somptueuse résidence victorienne de la rue Laurier Ouest d'influence italienne, 1890
© Internet

d'Arthabaskaville comme chef-lieu du Canton d'Arthabaska, l'établissement du palais de justice, de l'Hôtel-Dieu et des institutions religieuses ont amené hommes de loi, médecins, notables et



Église Saint-Christophe d'Arthabaska
© Internet

hommes d'affaires à s'installer dans ce paysage ancré au pied du mont Arthabaska. Ainsi, la qualité architecturale des édifices et l'histoire fascinante des personnages y ayant



Musée Laurier
© Internet

vécu (dont Sir Wilfrid Laurier et Suzor-Coté) attribuent aujourd'hui une valeur patrimoniale inestimable à ce secteur. ■

La vision du développement durable et le programme de subvention et d'attestation à la construction d'habitations durables de la Ville de Victoriaville

Par Monsieur Martin Lessard, urbaniste, Directeur général, Ville de Victoriaville
Propos recueillis par Sylvain Thériault

Victoriaville peut être considérée comme le berceau du développement durable. Ce titre, la Ville le doit en grande partie à M. Normand Maurice, actif dès le milieu des années '70 et véritable « père » de la récupération au Québec. Aujourd'hui, la Ville continue de proposer des solutions innovantes en matière d'environnement et de développement, notamment au chapitre de la réduction des gaz à effet de serre ou d'une utilisation plus judicieuse de l'eau. De même, des initiatives ont été prises telles l'aménagement de l'Étang Roger-Paquet, la campagne d'arrachage d'herbe à poux, ou encore la patrouille verte.

En 2011, la Ville de Victoriaville a franchi une nouvelle étape en lançant son programme Victoriaville Habitation Durable, destiné à tous ceux et celles qui désirent construire une habitation

présentant des caractéristiques plus respectueuses de l'environnement, avec des matériaux plus écologiques et durables, et, surtout plus sains pour la santé. Il s'agissait en quelque sorte pour Victoriaville d'être innovante et de soutenir tous les niveaux d'initiatives, qu'ils s'agissent de « petits pas » pour ainsi participer à un développement durable.

matière de conception du projet, de choix du site, des matériaux choisis, de la gestion de l'eau, des mesures d'économie d'énergie et de l'accessibilité universelle. En définitive, le programme permet au requérant de se voir attribuer, en vertu d'une grille de pointage, l'un des trois niveaux d'attestation soit; trois, quatre ou cinq étoiles et de bénéficier d'une aide financière. Cette aide est

proportionnelle, allant de 1 000\$ pour un projet de logements ou de condominiums de

2 ½ pièces ou 3 ½, obtenant « trois étoiles » jusqu'à une aide de 8 000 \$ pour un projet de maison unifamiliale se voyant décerné « cinq étoiles ». Plus d'une quinzaine de projets auront ainsi pu bénéficier de cette aide, dès sa première année d'application.



Le programme Victoriaville Habitation Durable pourrait éventuellement être étendu au parc industriel, à la

renovation résidentielle ou à un projet d'écoquartier. Enfin, les municipalités intéressées à implanter un programme similaire chez elles sont invitées à communiquer avec les représentants de la Ville de Victoriaville, heureux de pouvoir partager leur expertise. ■

Simple et accessible, ce programme permet aux entrepreneurs de revoir leur façon de bâtir et soutient financièrement les propriétaires dans leurs démarches. Victoriaville Habitation Durable se distingue des programmes d'habitations écologiques déjà existants puisqu'il englobe le volet qualité de vie dans une démarche économiquement viable. Le programme prévoit des initiatives en



Comment les villes peuvent encourager la construction de maisons écologiques

Conférencier :

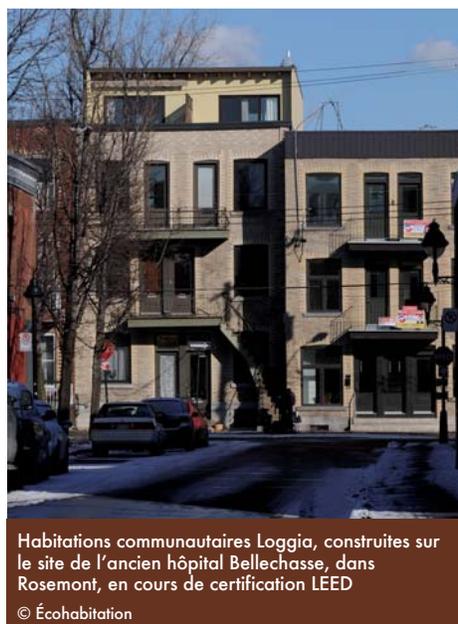
Emmanuel Cosgrove, PA LEED Homes, B. Env., directeur, Écohabitation

Rédactrices :

Paola Duchaine, M. Env., M. Sc. Geogr., responsable Service Quartiers Écohabitation

Emmanuelle Walter, chargée des communications, Écohabitation

Les municipalités ont un rôle fondamental à jouer dans l'orientation du marché de la construction et de la rénovation résidentielles vers



Habitations communautaires Loggia, construites sur le site de l'ancien hôpital Bellechasse, dans Rosemont, en cours de certification LEED

© Écohabitation

une tendance plus écologique. Leur rayon d'action local est particulièrement approprié pour influencer de manière décisive la consommation en énergie des habitations situées sur leur périmètre, ainsi que la production de déchets résidentiels, la lutte contre les îlots de chaleur, la consommation d'eau potable et la santé de leurs résidents... Et les avantages à la clé sont concrets.

Des nombreuses opportunités... y compris financières

- Optimisation de l'espace, et facilitation de la planification des transports en commun
- Compacité des réseaux (routes, électricité, eau) et diminution des frais d'entretien
- Réduction de la taille des infrastructures de traitement des eaux usées

- Efficacité énergétique de l'habitation et économie d'énergie
- Système de chauffage efficace et écologique
- Réduction des îlots de chaleur urbains, et augmentation de la santé et du confort des citoyens
- Réduction du coût environnemental des matériaux et des déchets de construction

Le secteur du bâtiment offre un potentiel de réduction évalué à 6 milliards de tonnes de GES d'ici 2030 par le GIEC. En fait, le secteur du bâtiment est celui où les efforts consentis pour réduire les émissions de GES reste parmi les plus abordables.

Comment s'y prendre pour bénéficier de ces avantages ?

Les actions de sensibilisation

Une municipalité peut inciter ses citoyens à construire ou rénover leur habitation de manière plus écologique en leur offrant de l'information pratique : communication concernant les programmes provinciaux et fédéraux existants – Novoclimat, Rénoclimat, Éconologis – organisation de conférences sur des thématiques ciblées, etc.

Les incitatifs financiers

Les municipalités ont la possibilité de mettre en place des incitatifs financiers, encadrés par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, et la Loi sur les compétences municipales (LCM, art. 90, 92 et 4).

Ces incitatifs peuvent concerner un grand nombre de mesures :

- Subvention ou congé fiscal pour la construction ou la rénovation majeure d'une maison écologique, évaluée selon les critères de la certification LEED Habitation, ou autres programmes de subventions et attestations;
- l'installation de fenêtres Energy Star;
- l'installation de récupérateurs de chaleur des eaux usées;
- l'achat et l'installation de toilettes 4.1L;
- l'achat d'un système de récupération d'eau de pluie;
- l'achat d'un bac à compost.

La Ville de Gatineau offre à ses résidents une subvention de 50 \$ à l'achat d'un baril de récupération d'eau de pluie, accordée en remboursement, en complément d'ateliers de formation gratuits sur l'aménagement écologique

Tableau des exemples d'incitatifs possibles pour encourager la construction durable sur le territoire municipal

Type d'incitatif	Exemples
Subvention	Offrir 1000\$/ l'unité au promoteur/ constructeur
	Offrir 5000\$/ l'unité au promoteur/ constructeur
	Offrir 5000\$/ l'unité à l'acheteur
Congé de taxes	Offrir 1 an sans taxes foncières aux acheteurs
	Offrir un rabais de taxes foncières de 20% sur 5 ans
	Offrir un rabais de taxes foncières de 15% sur 10 ans
Permis	Réduction des délais d'obtention de permis
	Réduction des frais de permis de 50%
	Éliminer les frais de permis de construction

© Écohabitation

des pelouses. La Ville de Victoriaville a développé le programme de subventions et d'attestation « Victoriaville - Habitation DURABLE », qui consiste en une aide financière qui peut aller jusqu'à 8 500\$.

La définition d'une politique d'habitation durable

Dans le cadre de la Loi sur les compétences municipales, une municipalité peut adopter une politique qui fera office d'orientation générale pour ce champ d'action. Une politique d'habitation, peut mentionner que la municipalité vise à favoriser la construction de bâtiments écologiques sur son territoire, dans le but d'atteindre des objectifs environnementaux satisfaisants. Une politique n'étant cependant pas de la nature d'un règlement, elle ne comporte pas d'effet normatif imposable aux citoyens.

Une planification durable

Les outils en matière de planification, (comme le Plan métropolitain d'aménagement et de développement, à

l'échelle d'une communauté métropolitaine, ou le Schéma d'aménagement et de développement, pour une Municipalité Régionale de Comté), constituent une opportunité d'affirmer les orientations générales des communautés en matière d'environnement, d'efficacité énergétique et de réduction des émissions des GES. Ainsi, ces outils peuvent favoriser la mixité d'usages et la densification de secteurs où des services de transport collectifs et actifs sont accessibles.

L'adaptation du règlement municipal

Lorsqu'elle souhaite généraliser et imposer à ses citoyens d'appliquer une mesure écologique dans l'habitation, la municipalité peut les intégrer dans son règlement municipal, considérant que ces normes sont supérieures au Code de construction, ou portent sur des bâtiments ou des éléments non visés par le Code.

Il arrive que ce soit les règlements municipaux qui freinent les citoyens dans la réalisation de mesures écologiques lors de la construction ou la rénovation de leur habitation. Dans le but de faciliter leur démarche, la municipalité peut :

- intégrer au règlement municipal l'autorisation d'installer des panneaux solaires sur la pente du toit visible de la rue, si elle donne sur le sud / sud-ouest;
- autoriser (ou ne pas limiter) une orientation des bâtiments qui favorise les apports solaires passifs;
- imposer un rendement énergétique supérieur dans la construction et la rénovation d'habitations, sur l'ensemble de son territoire, ou dans un périmètre réduit (un « quartier écologique » par exemple). Ces exigences ne peuvent être inférieures aux exigences prévues dans la Loi sur l'économie de l'énergie dans le bâtiment et dans ses règlements d'application;
- imposer le recours à des matériaux écologiques, ou en proscrire d'autres (exemple : le vinyle pour le revêtement extérieur);
- interdire l'utilisation de pesticides et d'insecticides sur la pelouse; interdiction de poser du gazon à forte demande en eau; etc.

La réalisation d'une charte écologique – pour un périmètre délimité, de type quartier

Une charte écologique a pour objectif d'orienter stratégiquement un projet de

quartier écologique et traduire en solutions techniques précises les objectifs environnementaux, sociaux et économiques : améliorer le bilan environnemental de l'ensemble des habitations, offrir un cadre de vie plus favorable aux habitants, etc.

Elle permet de cadrer et donner une dynamique collective au projet, en définissant les principes de planification et de construction, de manière systématique, pratique et détaillée. Voyant les avantages de ce type de démarche pour une conception intégrée et concertée, Écohabitation offre, dans le cadre de son service d'accompagnement pour le développement des éco-collectivités,

Pour en savoir plus...

Sur les bonnes pratiques municipales pour encourager la construction durable :

www.mamrot.gouv.qc.ca

Sur Quartiers Écohabitation, son service d'accompagnement pour le développement des éco-collectivités d'Écohabitation :

www.ecohabitation.com/ecoquartier

Sur le programme LEED® Canada pour les habitations :

www.ecohabitation.com/leed

Quartiers Écohabitation, la réalisation d'une charte écologique pour un quartier, résultat de la collaboration entre la municipalité, ses citoyens, et les promoteurs et constructeurs impliqués.

Quartiers Écohabitation



Quartiers écologiques : une opportunité incontournable de stimuler l'habitation écologique et une planification durable du même coup.

© Photos Écohabitation et Photo Dean, Creativecommons, montage Écohabitation

Depuis plus de 10 ans, Écohabitation offre son expertise en habitation écologique au grand public, entrepreneurs en construction, promoteurs et municipalités, notamment au travers de ses formations. L'organisme à but non lucratif est également le fournisseur de services

officiels pour la certification LEED Canada pour les Habitations.

Pour compléter son offre de service, il a créé récemment Quartiers Écohabitation, pour accompagner de manière indépendante les municipalités

et promoteurs dans le développement d'éco-collectivités, du cohabitat rural au vaste quartier urbain. Son objectif est de mener chaque projet à son meilleur potentiel de durabilité, de manière personnalisée, et suivant une éthique environnementale.

La course aux développements résidentiels exemplaires est lancée ! ■

Le plan de mobilité durable de la Ville de Québec

Denis Jean, urbaniste

Directeur, Division de l'urbanisme
Service de l'aménagement du territoire,
Ville de Québec

Le maire de Québec a mis sur pied, en janvier 2009, le groupe de travail sur la mobilité durable composé de représentants des villes de Québec et de Lévis, du MTQ et de plusieurs experts externes. Le but visé : Guider l'urbanisation de Québec et le

développement de ses modes de transport dans une perspective de développement durable pour les 20 prochaines années.

Démarche d'élaboration

La proposition de Plan de mobilité durable a fait l'objet d'une vaste démarche de consultation. En mai 2009, près de 300 personnes ont eu l'occasion de participer à l'élaboration des orientations et de s'exprimer sur les enjeux déterminés. Puis, en septembre 2010, le Plan de mobilité durable a été soumis à la consultation publique. Plus de 600 citoyens y ont participé contribuant à bonifier le Plan avant son adoption par le conseil municipal, en février 2011.

Quatre raisons principales qui ont conduit à l'élaboration d'un Plan de mobilité durable

- Pour répondre aux besoins générés par la croissance de la population et de l'emploi. D'ici 2031, de 75 000 à 89 000 nouveaux ménages s'établiront sur le territoire de la CMQ.
- Pour assurer l'équité sociale dans un contexte de changements majeurs dans l'économie mondiale des transports. Le coût de l'énergie est en hausse ce qui amènera les familles à changer leurs comportements et leurs priorités.
- Pour infléchir certaines tendances contraires au développement durable. L'étalement urbain, la congestion autoroutière et l'augmentation des

temps de déplacement, l'augmentation des gaz à effet de serre, entre autres, forcent à revoir les façons d'aménager la ville et les modes de transport.

- Répondre aux attentes de la population. Les personnes se déplacent davantage, les déplacements en transport collectif augmentent sans cesse, la marche et le vélo sont de plus en plus privilégiés; toutes ces tendances portent à réfléchir sur la mobilité à l'intérieur de la ville.

Agglomération de Québec :

525 375 habitants (densité moyenne de 964 personnes / km²)
Montréal accueille une densité cinq fois plus importante

Communauté métropolitaine de Québec (CMQ)

28 municipalités : 751 990 habitants

C'est quoi la mobilité durable ?

Dans un contexte urbain, la mobilité durable se définit comme la capacité, pour les personnes de toutes conditions, de se déplacer :

- de façon sécuritaire, efficace et confortable;
- par un grand choix de moyens intégrés dans des réseaux fluides qui accordent la priorité aux modes de déplacement les plus respectueux de l'environnement.

Les six grandes orientations

1. Développer les villes de Québec et de Lévis à l'intérieur de leur périmètre urbanisé.
2. Privilégier une plus grande mixité des fonctions (résidences, bureaux, commerces, industries légères) dans les pôles urbains et le long des axes et des artères importants.
3. Structurer, consolider et développer le territoire urbain par le transport en commun.
4. Assurer l'accessibilité des lieux d'emploi, d'études, d'affaires et de loisirs par des modes de déplacement autres que l'automobile.
5. Utiliser de façon efficace chacun des modes de transport des marchandises selon la portion de trajet pour laquelle il est le mieux adapté.
6. Mettre à contribution les institutions et les entreprises qui génèrent beaucoup de déplacements dans la mise en œuvre de stratégies de mobilité durable.

Recommandations

Le Plan de mobilité durable propose d'autres solutions que la poursuite du mode traditionnel de développement résidentiel qui obligerait à construire des maisons unifamiliales toujours plus loin en périphérie, sur des terres agricoles, dans les régions boisées ou dans des milieux écologiques fragiles, comme les bassins versants des prises d'eau potable.

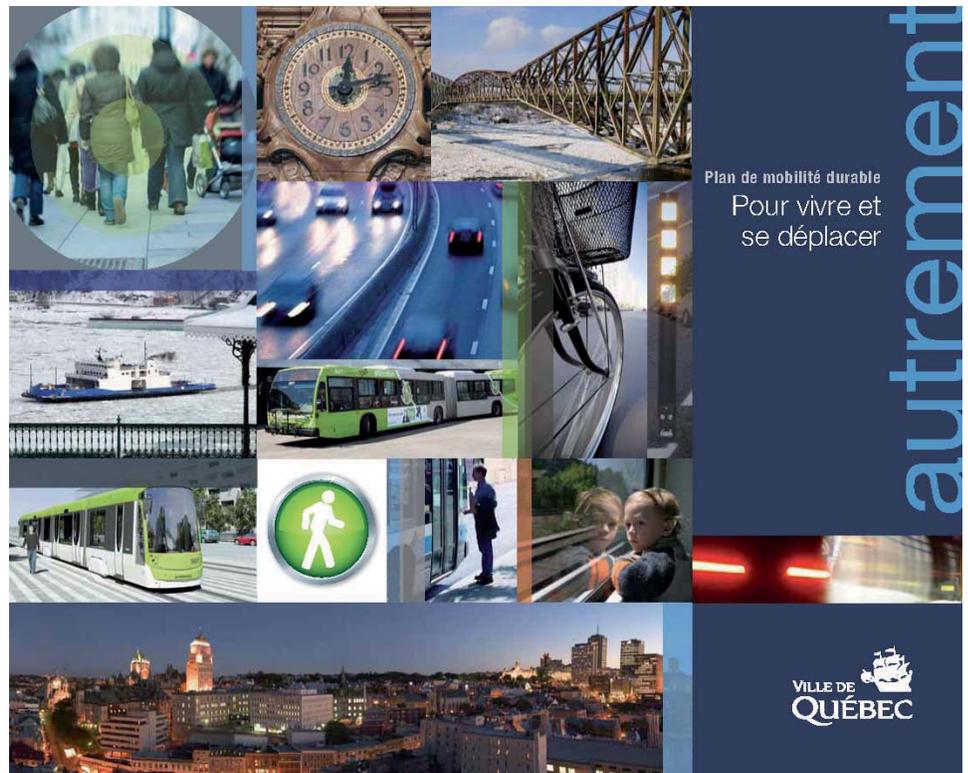
Dans le respect des principes du développement durable :

- Mettre fin à l'étalement de la ville, en offrant aux familles une diversité d'habitation à l'intérieur du territoire déjà urbanisé.

- ▶ en développant des quartiers verts, actifs et distinctifs, les écoquartiers;
- ▶ en urbanisant les espaces libres ou sous-utilisés;
- ▶ en encourageant le réaménagement de certaines artères par une densification à l'échelle humaine;
- ▶ en stimulant le développement de nouveaux concepts de résidences unifamiliales et bifamiliales;
- ▶ en offrant des logements qui répondent aux besoins des diverses générations.

Pour vivre et se déplacer autrement

Il importe que chaque décision majeure que la Ville de Québec sera appelée à prendre dans l'avenir soit analysée à travers le prisme des objectifs et des orientations du Plan de mobilité durable. Sans une planification et une vigilance constantes des autorités administratives et politiques de la Ville, il sera difficile d'assurer la cohésion des actions de l'ensemble des services et



- Raffermer le caractère novateur de l'aménagement urbain,
 - ▶ en harmonisant les « centres d'activités » (bureaux, commerces, garderies, équipements sportifs, etc.) et la desserte du transport en commun;

des partenaires et leur convergence vers un même objectif de mobilité durable. ■

Pour en savoir plus :

www.ville.quebec.qc.ca/environnement/mobilite_durable/docs/PlanMobiliteDurable.pdf.

