

REVUE QUÉBÉCOISE D'URBANISME

Vol. 39 - N° 3 - Août 2019



Association
québécoise
d'urbanisme

**LA REQUALIFICATION
DE SITES INDUSTRIELS :
ENJEUX ET DÉFIS**

Mot du président



Patrice Furlan
Président

UN DÉFI D'AVENIR : REQUALIFIER NOS FRICHES URBAINES

Les changements économiques entraînent la naissance d'activités et conduisent aussi au déplacement ou au déclin de certaines autres, entraînant dès lors la dévitalisation d'un secteur ou d'un quartier autrefois dynamique. Nos municipalités sont toutes caractérisées par la présence d'un milieu dévitalisé et représentatif d'une autre époque. La question qui se pose alors : pourquoi sauver de la ruine des usines ? D'abord parce qu'une usine c'est bien davantage qu'un simple bâtiment. L'histoire de milliers de travailleurs et de travailleuses se profile derrière les usines et les manufactures. Ensuite, parce que la question de l'intérêt patrimonial d'un bâtiment ne se pose pas uniquement en termes de critères esthétiques. En effet, la sauvegarde d'un bâtiment ou d'un site industriel sert surtout la mémoire collective faisant de ces lieux des témoins privilégiés de notre évolution économique, technique et sociale.

Le patrimoine industriel est souvent un patrimoine mal-aimé, peut-être parce qu'il est mal connu. Pourtant, la mise en valeur de ce patrimoine demeure essentielle à la compréhension du Québec moderne en contribuant à la fois à la diversité des attraits touristiques et des sujets d'étude. De plus, la renaissance de ces quartiers s'inscrit également dans le contexte de plus en plus criant pour la plupart des municipalités, celui de la disponibilité d'espaces à développer et, de ce fait, sur l'intérêt de rebâtir la ville sur elle-même au lieu de céder à la tentation de l'étalement urbain.

C'est dans ce contexte que nous vous proposons le thème de la requalification des sites industriels pour cette édition de la *Revue québécoise d'urbanisme*. À partir d'exemples puisés ici et là au Québec, vous pourrez constater de quelle façon la requalification des friches urbaines s'inscrit sous l'égide du développement durable tout en proposant des projets susceptibles de changer la vocation d'un secteur, d'améliorer la qualité de vie des résidents et de favoriser la consolidation de son territoire.

DE NOUVEAUX ADMINISTRATEURS AU SEIN DE L'ASSOCIATION

Lors de l'assemblée générale annuelle du 25 mai dernier, trois nouveaux administrateurs ont été élus, soit Mme Danielle Landry, membre du CCU de Shawinigan, Me Pierre Laurin, avocat municipal au sein du cabinet d'avocats Tremblay Bois et M. Carl Lavertu, membre du CCU de Belœil. Je leur souhaite la bienvenue au sein de



À l'aube des années 1950, le domaine du textile semble toujours aussi florissant. À Saint-Hyacinthe, en 1951, 57 % des hommes et 87 % des femmes travaillant dans le milieu industriel sont employés dans une manufacture liée à ce secteur. La ville accueille même, depuis 1945, l'École supérieure des textiles, premier établissement du genre au Canada. Lorsque l'âge d'or du textile prend fin brutalement, les entreprises occupant ce quartier industriel ferment leurs portes à tour de rôle. Tout comme la Volcano, la Belding Corticelli et la Canada US Knitting, l'immeuble de la Yamaska Shirt est requalifié à des fins résidentielles et assure ainsi la pérennité de ce milieu de vie situé à deux pas du centre-ville.

Crédit : Centre d'histoire de Saint-Hyacinthe inc.

notre conseil d'administration. Nul doute que leur arrivée au sein de l'équipe nous apportera de nouvelles idées.

L'arrivée de ces nouveaux membres fait suite au départ de trois administrateurs : M. Marc-André Godin, qui aura passé dix années au sein du CA, Mme Valérie Beauchamp et Mme Isabelle Perreault. Je tiens à les remercier pour leur contribution à la bonne marche des activités de l'Association.

PROCHAINE JOURNÉE DE FORMATION

Depuis le début de l'année, trois membres de l'Association veillent à l'organisation de la prochaine journée de formation qui se tiendra à Joliette le samedi 5 octobre.

Portant le titre *Qu'est-ce qui rend une ville formidable*, le thème de ce colloque sera consacré aux orientations et aux actions permettant d'améliorer notre milieu de vie dans un contexte de développement durable et de bouleversement de nos paradigmes. À titre de membres de CCU, c'est certainement une journée de formation que vous ne voudrez pas manquer.

Passez une belle fin d'été !

Le président de l'AQU
Patrice Furlan, urbaniste

Sommaire

04 TENDANCES À VENIR EN MATIÈRE DE REQUALIFICATION DE BÂTIMENT OU DE SITE CONTAMINÉ

Frédéric Dufault, urbaniste, évaluateur environnemental agréé (EESA) et vérificateur environnemental agréé (VEA), Enviro 3D Conseils et Serge Vaugeois, urbaniste, Enviro 3D conseils

07 LA FRICHE URBAINE, UNE OCCASION UNIQUE D'INNOVER !

Alejandra de la Cruz Boulianne, designer urbain et David Paradis, directeur - recherche, formation et accompagnement, Vivre en Ville

10 CARACTÉRISER POUR REQUALIFIER – LE CAS DE LA SWIFT À DRUMMONDVILLE

Isabelle Laterreur, urbaniste, La Boîte d'urbanisme

13 REQUALIFICATION DES ANCIENNES INSTALLATIONS D'HYDRO-QUÉBEC

Jacques Thivierge, commissaire industriel et président de la Zone IP, Ville de Sorel-Tracy

16 SITES CONTAMINÉS ET MUNICIPALITÉS : EXEMPLES DE REQUALIFICATIONS RÉUSSIES

Pauline Pingusson, agente de programme, Services à la connaissance, Fonds municipal vert, Fédération canadienne des municipalités

19 SQUARE CANDIAC : QUAND LA DENSITÉ S'INVITE EN BANLIEUE

Alexandre Lampron est conseiller au Service du développement de la Ville de Candiac et Steve Larose est directeur au Service du développement, Ville de Candiac

23 JURISPRUDENCE



Association
québécoise
d'urbanisme

La nouvelle adresse de l'association est :
750, chemin du Contour, Eastman (Québec) J0E 1P0
Téléphone : 514 277-0228
info@aqu.qc.ca • www.aqu.qc.ca



Vous pouvez nous suivre sur les réseaux sociaux!

La **REVUE QUÉBÉCOISE D'URBANISME** est publiée périodiquement par l'Association québécoise d'urbanisme à l'intention de ses membres, des municipalités, des professionnels, des étudiants et de tout citoyen intéressés à l'urbanisme et à l'aménagement du territoire.

Les auteurs des articles conservent l'entière responsabilité des opinions qu'ils émettent. Il en va de même pour les commanditaires quant au contenu de leur publicité. Toute reproduction, traduction ou adaptation, en tout ou en partie, des textes, des tableaux ou des illustrations publiés dans la **REVUE QUÉBÉCOISE D'URBANISME** requiert la permission préalable de l'Association québécoise d'urbanisme.

Président
Patrice Furlan, urbaniste, chef de division urbanisme, Ville de Drummondville

Vice-présidente
Virginie Dufour, conseillère municipale, Ville de Laval

Trésorier
Pierre Dauphinais, urbaniste

Secrétaire
Myriam Lavoie, urbaniste, coordonnatrice-schéma et plan d'urbanisme, Ville de Trois-Rivières

Administrateurs
Danny Gignac, technicien en aménagement, Ville de Saint-Hyacinthe
Danielle Landry, membre de CCU, Ville de Shawinigan
Pierre Laurin, avocat, cabinet Tremblay Bois
Carl Lavertu, membre de CCU, Ville de Belœil
Danièle Myre, urbaniste
Yves Racicot, citoyen d'Eastman, municipalité d'Eastman
Sophie Thibault, urbaniste, conseillère en urbanisme, Ville de Rimouski

Équipe de rédaction
Danièle Myre, **Virginie Dufour** et **Patrice Furlan**

Directrice exécutive et responsable du secrétariat
Magalie Laniel

Révision, édition et impression
Cournoyer communication marketing

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Canada
Bibliothèque nationale du Québec

ISSN 0842-957X

Tendances à venir en matière de requalification de bâtiment ou de site contaminé



Frédéric Dufault, urbaniste, est évaluateur environnemental agréé (EESA) et vérificateur environnemental agréé (VEA). Il est président de la firme Enviro 3D Conseils.



Serge Vaugeois, urbaniste, détient une maîtrise en aménagement du territoire et développement régional (M. ATDR) et une maîtrise en montage et gestion de projets d'aménagement (M. Sc. A. MGPA). Il agit comme chargé de projet en urbanisme pour la firme Enviro 3D Conseils. Il est aussi membre du CCU de la Ville de Laval.

DE PASSIF ENVIRONNEMENTAL À ACTIF STRATÉGIQUE POUR LES VILLES

Au cours des dernières décennies, le secteur manufacturier traditionnel du Québec s'est pratiquement effondré, laissant des sites industriels à l'abandon, souvent fortement contaminés. Du passif environnemental en fait. Cependant, l'évolution de l'urbanisation, les besoins de la population et des entreprises, l'application des principes du développement durable ainsi que les aides financières ont conduit à la requalification de plusieurs friches industrielles.

Un survol de réalisations et de projets prévus sur d'anciens sites industriels à travers le Québec permet de dégager une grande tendance, soit : les friches industrielles qui constituaient autrefois du passif environnemental peuvent certainement être considérées présentement comme des actifs stratégiques pour les villes.

RÉALISATIONS ET PROJETS

Les sites industriels qui ont été requalifiés constituent aujourd'hui des attraits touristiques qui soutiennent le développement régional, des lieux de loisirs, des quartiers résidentiels prisés ou encore des sites occupés par des industries de pointe. Les projets prévus permettront la réalisation de quartiers verts, de parcs, de campus universitaire, de milieux de vie complets, le tout en adéquation avec les façons de faire et les principes les plus actuels en matière d'aménagement du territoire. Quelques exemples dans les paragraphes qui suivent.

À QUÉBEC

La rivière Saint-Charles, répondre aux besoins de loisirs de plein air¹

Après l'époque de la construction navale, des industries ont investi les berges de la rivière Saint-Charles, près

du fleuve Saint-Laurent. Des abattoirs y laissaient des carcasses animales et des rejets toxiques. Des rebuts domestiques de toutes sortes s'y retrouvaient. Les égouts de la ville s'y déversaient aussi. À partir de 1969, la Ville de Québec tente de changer la situation en réalisant un projet d'assainissement. Selon les façons de faire de l'époque, les rives sont nettoyées et bétonnées sur quatre kilomètres.

L'évolution des connaissances sur la revitalisation des cours d'eau a conduit la Ville à mettre de l'avant un nouveau projet. À compter de 1997, les murs de béton disparaissent et les berges retrouvent leur état naturel. La plantation d'arbres, d'arbustes, de plantes aquatiques et de fleurs vient compléter l'aménagement. Des bassins de rétention des eaux de pluie sont ajoutés. La Ville aménage un parc linéaire de 32 kilomètres de long, doté de sentiers multifonctionnels et qui se rend jusqu'à la source de la rivière, soit le lac Saint-Charles. Les berges sont ainsi devenues lieu de promenade, de loisir et de résidence.

Pointe-aux-Lièvres²⁻³, un écoquartier qui mise sur un cadre de vie exceptionnel

La Ville de Québec a entrepris la réalisation de quartiers axés sur la qualité du cadre de vie, en offrant notamment nature et espaces verts en abondance, proximité du centre-ville, des pôles d'emploi et des services, desserte par le transport collectif, etc. Fait intéressant, la Ville effectue elle-même la promotion immobilière de ces écoquartiers. Elle achète, décontamine et revend les terrains par appel d'offres. Par la suite, des entreprises privées élaborent des projets qu'ils proposent à la population.

Après des débuts assez difficiles, trois projets sont en réalisation présentement dans l'écoquartier de

¹ www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/patrimoine/quartiers/saint_roch/interet/riverie_saint_charles.aspx

la Pointe-aux-Lièvres, soit : des condominiums où se retrouve, avec ses 40 mètres de hauteur, la plus haute structure faite de bois massif au monde, des maisons de ville visant la certification Novoclimat 2.0 et LEED pour les habitations et finalement un projet d'habitation communautaire destiné aux familles. Enfin, depuis 2016 les seuls travaux de décontamination du site se sont élevés à 7,5 millions de dollars, dont la moitié provient de subventions du gouvernement.

EN MAURICIE

La Cité de l'énergie de Shawinigan⁴, un outil de développement touristique régional

La Cité de l'énergie constitue un des premiers projets mis de l'avant pour relancer l'économie de Shawinigan, à la suite du déclin industriel de la ville. Depuis son ouverture, en 1997, elle accueille en moyenne 100 000 visiteurs par an, en faisant un des grands attraits touristiques de la Mauricie. La Cité de l'énergie vulgarise les thèmes de l'industrie et de l'énergie, en prenant appui sur les centrales hydroélectriques et toute l'histoire industrielle de la ville qui a laissé derrière elle des bâtiments abandonnés et de vastes friches.

Enfin, il est intéressant de noter que la ville effectue un virage entrepreneurial en souhaitant devenir un incubateur à entreprises. Une ancienne usine, soit celle de la compagnie Wabasso, héberge notamment les deux organismes qui ont pour mandat de concrétiser ce virage.

À MONTRÉAL

Le Canal Lachine⁵: mettre en valeur le patrimoine et donner une nouvelle vie à un quartier

Le canal de Lachine a été fermé à la navigation en 1970, après avoir été le berceau de l'industrialisation au Canada. Il a par la suite été aménagé en parc linéaire. Entre 1997 et 2002, des investissements d'une centaine de millions de dollars ont permis notamment de restaurer les écluses, de recréer le bassin Peel, de mettre en valeur le patrimoine bâti et archéologique et d'aménager des places publiques. À la suite de ces investissements, le secteur privé a effectué des opérations immobilières à vocation résidentielle et mixte impliquant la conversion de structures industrielles anciennes ou les constructions neuves, ce qui a attiré des entreprises de la nouvelle économie dans le secteur. Depuis 2002, les 13,5 km du canal sont ouverts à la navigation de plaisance. Le Canal Lachine constitue donc aujourd'hui un corridor vert très fréquenté pour les activités sportives et récréatives.

Lachine-Est⁶, un modèle de quartier vert à l'image des ÉcoQuartiers en France

Située dans l'arrondissement de Lachine, une vaste friche industrielle de 60 hectares fait l'objet d'un important projet de quartier vert qui permettra d'accueillir à terme 10 000 nouveaux résidents. Le secteur de Lachine-Est a été désigné au Plan d'urbanisme de Montréal, en 2004, comme secteur à transformer en raison du déclin de ses activités industrielles. Les dernières grandes usines ayant fermé leurs portes en 1991, 2000 et 2003.



Canal Lachine à Montréal. Crédit photo : Tina Girard, urbaniste.

² www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/amenagement_urbain/grands_projets_urbains/ecoquartiers/pointe_aux_lievres.aspx

³ www.lesoleil.com/actualite/pointe-aux-lievres--emplettes-dispendieuses-pour-la-ville-eec40d43b06f358585afd849fc9712d5

⁴ <http://www.hydroelectricite.ca/fr/la-cite-de-lenergie.php>

⁵ <https://ouq.qc.ca/50/projet.php?projet=28>

⁶ http://plus.lapresse.ca/screens/e5fbd0a7-1f72-4ee0-9486-e2ec612febe8_7C__0.html

Le projet proposé veut notamment offrir des transports publics exemplaires, des pistes cyclables, des logements sociaux, obtenir une certification LEED, fournir du chauffage par géothermie. L'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) a tenu des audiences, en avril 2019, sur l'avenir de ce secteur. Plus de 50 mémoires ont été déposés, donc une forte participation de la population.

Un partenariat a aussi été conclu avec la Ville de Strasbourg afin que le projet de quartier vert de Lachine-Est, qui veut être le premier véritable quartier vert de Montréal, puisse s'inspirer des meilleures pratiques d'aménagement des quartiers qui ont obtenu le label d'ÉcoQuartiers en France.

Terrains de la Brasserie Molson, habiter, travailler et se divertir⁷

Dans le cadre de son déménagement à Longueuil, la Brasserie Molson démantèlera ses installations situées à Montréal et vendra les terrains ainsi libérés. Par la suite, jusqu'en 2035, un important projet de développement prendra forme sur le site.

L'objectif de la Ville consiste à faire de ce futur quartier, stratégiquement situé près du centre-ville, un endroit où les Montréalais vont habiter, travailler et se divertir. La Ville souhaite une mixité sociale, économique et culturelle. Les promoteurs qui achèteront les terrains de Molson prévoient la construction de 4 000 à 5 000 logements, ainsi que des activités commerciales et récréatives sur le site. Ils cèderont aussi à la Ville de Montréal 20 % de la superficie du site pour l'aménagement d'un parc, d'une promenade fluviale, d'une école et à d'autres usages communautaires, ainsi que pour l'implantation d'entreprises et de commerces. Les promoteurs ont aussi l'intention de respecter le règlement « 20/20/20 » de la Ville visant à imposer aux projets immobiliers importants 20 % de logements sociaux, 20 % de logements abordables et 20 % de logements familiaux.

EN OUTAOUAIS

Zibi, une communauté qui veut obtenir la reconnaissance One Planet⁸⁻⁹⁻¹⁰

Le promoteur de ce projet situé sur un ancien terrain industriel de 16 hectares, chevauchant la rivière des Outaouais à Gatineau et Ottawa, veut en faire une des collectivités les plus durables de la planète, rien de moins. Et ce, en obtenant une reconnaissance du programme One Planet. Ainsi, le projet Zibi adhère aux 10 principes directeurs du cadre international One Planet Living. Ces principes cherchent non seulement à ce que les bâtiments soient conçus pour atteindre la plus grande efficacité énergétique possible, mais aussi à ce que le milieu physique et les activités qui facilitent

un mode de vie attrayant, abordable et respectueux de l'environnement. Les villes de Gatineau et Ottawa soutiennent la réalisation de ce projet, notamment par des aides financières pour la décontamination des sols. Ainsi, le projet dont la réalisation a débuté en 2015 et qui devrait s'étendre au moins jusqu'en 2030, offrira un milieu de vie complet. On y retrouvera des résidences qui accueilleront 5 000 personnes, des commerces, des parcs, places publiques, espaces verts, des lieux de travail qui attireront 6 000 personnes. Les berges de la rivière seront accessibles pour des activités récréatives et des rues privilégieront les piétons plutôt que les automobiles. Enfin, il est à noter qu'une approche collaborative particulière a été développée avec les Algonquins Anishinaabeg.

LES TENDANCES

Comme déjà mentionné, les anciens sites industriels peuvent être considérés comme des actifs stratégiques pour les villes. En effet, bon nombre d'entre eux sont souvent situés à proximité des centres-villes où les terrains libres sont de plus en plus rares. Les objectifs de densification des tissus urbains découlant des principes du développement durable accroissent inévitablement la valeur de ces terrains. Étant souvent desservis par les transports collectifs, ces terrains deviennent donc des lieux particulièrement intéressants pour des projets de développement.

Autre tendance significative, les anciens sites industriels sont aussi valorisés par l'État. Le budget 2019-2020¹¹ du gouvernement du Québec témoigne plus que jamais de l'importance toujours plus grande accordée à la décontamination des terrains industriels. Ainsi, une somme de 320 millions de dollars sur cinq ans sera consacrée à la décontamination de terrains stratégiques. De ce montant, 100 millions de dollars seront investis pour la décontamination de l'est de Montréal, tandis qu'une somme de 50 millions de dollars sera allouée à la Ville de Québec.

De plus, dans le cadre de la réhabilitation des friches industrielles, les pratiques évoluent selon les façons de faire les plus actuelles en matière d'aménagement du territoire, notamment la tenue de vastes consultations publiques et l'obtention de diverses certifications environnementales. Les projets de réhabilitation constituent aussi des lieux d'innovation en matière de développement urbain (quartiers verts, milieu de vie complet, développement exemplaire, etc.) qui permettent de répondre aux valeurs et besoins actuels de la population, tout en accroissant l'attractivité des villes.

⁷ http://plus.lapresse.ca/screens/6ae01a84-e523-4060-9d4a-9a5960fd1883_7C_0.html?utm_medium=Email&utm_campaign=Internal%2BShare&utm_content=Screen

⁸ Revue Urbanité, Zibi, un projet de collectivité durable, Magdalena Dudek, Montréal, 2016, pp.40-43.

⁹ www.zibi.ca/fr/

¹⁰ ottawacitizen.com/news/local-news/zibi-house-wants-to-be-the-national-capital-regions-next-destination-spot

¹¹ www.budget.finances.gouv.qc.ca/budget/2019-2020/

La friche urbaine, une occasion unique d'innover !



Alejandra de la Cruz Boulianne est titulaire d'une maîtrise professionnelle en architecture et d'une maîtrise en design. Elle a été impliquée dans le Groupe interdisciplinaire de recherche sur les banlieues (GIRBa) avant d'agir comme conseillère en urbanisme à la Ville de Québec. Elle se joint à l'équipe de Vivre en Ville en 2013 où elle agit à titre de designer urbain et s'intéresse particulièrement aux enjeux de consolidation, de requalification urbaine et d'acceptabilité sociale.



David Paradis cumule plus de quinze années d'expérience dans le milieu municipal, universitaire et privé avec une expertise particulière en urbanisme durable et en design urbain. En 2010, il se joint à l'équipe de Vivre en Ville et occupe aujourd'hui le poste de directeur du module recherche, formation et accompagnement en encadrant la rédaction de publications, l'organisation d'activités de formation et le suivi de divers projets d'accompagnement des collectivités québécoises.

Les villes et villages québécois sont en constante mutation. Les changements sociodémographiques et économiques entraînent la naissance d'activités, d'équipements et de services supplémentaires. Ils conduisent en contrepartie au déplacement ou au déclin de certains autres, menant à l'abandon de sites, voire à la destruction de bâtiments. Lorsqu'il se produit, l'enrichissement d'un secteur peut être perçu comme un signe de dévitalisation de la collectivité. Or, ce changement peut également constituer une occasion unique d'innover, en ouvrant la porte à la requalification d'un secteur.

UN PROJET REMARQUABLE POUR JUSTIFIER LA RÉHABILITATION D'UN SITE COMPLEXE

S'attaquer à la requalification d'une friche est un défi. Les contraintes financières et techniques qui y sont associées peuvent être perçues comme des obstacles majeurs pour les développeurs. C'est notamment le cas de certains promoteurs immobiliers privés qui cherchent à rentabiliser très rapidement leurs investissements. Ainsi, rares sont ceux qui acquerront un site contaminé, considérant que les coûts de réhabilitation ne peuvent pas être établis avec certitude. De même, peu prendront le risque de construire un bâtiment, par exemple résidentiel, si celui-ci conservera comme voisins, pour une période indéterminée, des industries génératrices de nuisances (bruits, odeurs, poussières, camionnage, etc.). Il en va de même si les infrastructures publiques sont désuètes (rues, aqueduc, égouts), inexistantes ou éloignées (parcs, écoles, commerces et services).

D'autres développeurs verront néanmoins dans ces friches, lesquelles sont généralement bien situées à l'intérieur ou en périphérie immédiate des quartiers centraux ou d'un noyau villageois, une opportunité rare de changer la vocation d'un secteur, d'améliorer la qualité de vie des résidents, employés et usagers, de poser les bases d'une consolidation urbaine à plus grande échelle, d'accroître le dynamisme local, et de se démarquer des collectivités voisines. Les friches couvrant plusieurs îlots paraîtront particulièrement attrayantes pour atteindre ces objectifs, surtout si la trame de rues peut y être revue sans trop de contraintes. Mais pour y parvenir, une planification fine du

secteur, accompagnée d'une stratégie de mise en œuvre détaillée, est une étape incontournable.

Les municipalités et leurs partenaires parapublics (sociétés de développement, offices municipaux d'habitation, etc.), dont l'horizon de planification est à long terme et qui interviennent dans l'intérêt collectif plutôt qu'à des fins lucratives, feront notamment partie des développeurs intéressés à ces friches. Ne pouvant pas être maîtres d'œuvre de l'ensemble des composantes d'un projet immobilier, les municipalités peuvent néanmoins assurer la planification et même la maîtrise d'ouvrage de ce dernier. Et puisque la réhabilitation et la mise en valeur du site ou du secteur exigera d'importants efforts en temps et en argent de leur part, ces organisations souhaiteront se voir récompensées par un projet remarquable, comme un écoquartier.



Figure 1. Le Mühlenviertel (quartier des Moulins), qui a été construit sur une friche industrielle à Tübingen en Allemagne, a conservé un ancien bâtiment industriel, en plus de réserver un secteur pour de nouveaux ateliers et industries légères (Source : Vivre en Ville).

UNE PLANIFICATION FINE DU SECTEUR POUR L'INTÉGRER DANS LE MILIEU ENVIRONNANT

Afin de faire d'une friche dévalorisée un milieu de vie convoité, une municipalité peut suivre différentes voies, selon les ressources humaines, techniques et financières à sa disposition. Elle a cependant tout intérêt, quels que soient ses moyens, à convoquer les différentes parties prenantes (propriétaires fonciers et voisins, citoyens et gens d'affaires, ►

organisations d'intérêt et prestataires de services, etc.) dans un processus d'urbanisme ou de design participatif, collaboratif, ou du moins concerté. Il s'agira ici de penser simultanément, avec les usagers potentiels du projet, quelle est la vocation qu'on souhaite et qu'on peut réalistement accorder au site selon sa situation au sein de l'agglomération, de la ville, du quartier ou du village et donc par qui, pourquoi, comment et quand on désire le voir utilisé.

Sur la base d'une caractérisation détaillée (notamment du niveau de contamination) et d'un diagnostic rigoureux du territoire, la municipalité sera en mesure d'estimer la nature, la quantité et la répartition des activités qui pourront prospérer sur le site, tout comme les types de logements qu'on devrait y retrouver. Elle pourra aussi déterminer l'importance des espaces et équipements publics à aménager, des infrastructures souterraines et de surface à déployer, et des services à offrir. Elle pourra ainsi, à la lumière du potentiel de consolidation urbaine et de l'investissement public à prévoir, évaluer la rentabilité du projet. L'articulation de ces différentes composantes au sein d'un plan d'aménagement permettra ensuite d'élaborer une stratégie de mise en œuvre qui permettra de réaliser le projet par étapes, en fonction des priorités, des opportunités et des contraintes.



Figure 2. Plan d'aménagement du Domaine Kogan illustrant le potentiel de consolidation urbaine du site de l'ancienne usine Calko de Rivière-du-Loup et la cohabitation avec les bâtiments commerciaux et d'entreposage voisins (en jaune) durant la phase 1 du projet (Source : Vivre en Ville).

LA FRICHE COMME PLATEFORME D'EXPÉRIMENTATION

La requalification d'une friche constitue également une occasion unique d'expérimenter de nouvelles formes urbaines et, si celles-ci s'avéraient concluantes, d'en faire des modèles pour les aménagements à effectuer ailleurs dans la municipalité. Il peut s'agir d'essayer de nouveaux matériaux de construction, de mettre en place de nouveaux types de fosses de plantation en bordure des rues, de déployer un projet pilote de gestion naturelle de l'eau de pluie, de proposer des types résidentiels méconnus dans le milieu mais répondant à des besoins jusqu'ici insatisfaits, etc.

Ces nouvelles formes urbaines peuvent également être jugées plus acceptables aux yeux des citoyens si elles prennent place sur une friche surtout si cette dernière est vaste ou entourée d'activités non résidentielles que

si elles sont proposées au cœur d'un quartier résidentiel homogène. La cohabitation avec les habitations existantes n'étant pas directe, ces interventions risquent moins d'être rejetées par les résidents déjà établis, par crainte qu'elles n'altèrent leur qualité de vie réelle ou perçue.

Inversement, il est possible que ces nouvelles formes urbaines, y compris les habitations, aient à coexister un certain moment avec des vestiges de l'ancienne vocation du site : des établissements industriels ou de services (garages, ateliers, entrepôts, etc.), des infrastructures routières vouées à être reconfigurées (bretelles de virage, échangeur autoroutier superflu, voie surdimensionnée, etc.), ou encore des installations techniques ou mécaniques (postes ou lignes électriques, etc.). Ces derniers peuvent être à l'origine de certaines nuisances ou problèmes de sécurité auxquels il faudra trouver des solutions de mitigation à court terme (zones tampons, contrôle des livraisons, ajustement des patrons de circulation, etc.), voire qui devront être réglés à moyen ou long terme.

Cependant, dans certains cas, la présence antérieure de ces activités, usages et bâtiments sera plutôt l'occasion d'imaginer une mixité de type *live, play and work* qui participera à l'attrait du secteur. Après tout, requalifier une friche urbaine ne devrait pas conduire à vider un quartier de ses emplois et à accroître les distances à parcourir pour travailler. Cette cohabitation à l'échelle du site, qui est une innovation en soi, devrait toutefois être planifiée avec une grande attention.



Figure 3. Cohabitation d'habitations et d'ateliers dans le Französisches Viertel (quartier Français) de Tübingen en Allemagne (Source : Vivre en Ville).

DE TERRAINS ABANDONNÉS À QUARTIERS MODÈLES

Les municipalités du Land du Baden-Württemberg en Allemagne (plus ou moins l'équivalent d'une province canadienne) ont été particulièrement audacieuses en la matière. Ainsi, les quartiers développés sur de nombreuses friches militaires et industrielles ont servi de plateformes d'expérimentation pour différentes innovations. Par exemple, *Freiburg im Breisgau* a transformé l'ancienne caserne militaire Vauban en un écoquartier structuré par une trame composée d'une vaste typologie de voies, d'espaces et d'infrastructures publics reléguant la voiture au second plan : rues étroites et partagées, voies piétonnières et cyclables, tramway, stationnements collectifs étagés périphériques,

parcs et coulée verte, etc. Pour sa part, Ostfildern, en banlieue de Stuttgart, a redéveloppé l'ancienne caserne militaire Nellingen (Scharnhauser Park) en un nouveau quartier dense structuré par un vaste réseau de gestion naturelle des eaux de pluie. Enfin, Tübingen a requalifié les anciennes casernes Hindenberg (Französisches Viertel) et Loretto de la Südstadt, ainsi que différentes friches industrielles périurbaines (Mühlenviertel et Alte Weberei), en des quartiers mixtes accordant la priorité aux projets résidentiels conçus par des groupes d'autopromoteurs immobiliers¹ afin de diversifier les types et l'architecture des bâtiments et des logements. Et il ne s'agit là que de quelques exemples d'écoquartiers et d'innovations expérimentées par ces villes et leurs voisines de la région.



Figure 4. Le quartier Scharnhauser Park d'Ostfildern en Allemagne a été l'occasion d'imaginer différents types de milieux de vie bâtis denses à échelle humaine, et de montrer comment intégrer un réseau de gestion de surface de l'eau de pluie aux échelles du bâtiment, de la rue et du quartier (Source : Vivre en Ville).

Les friches urbaines et les occasions d'innover sont également nombreuses en Amérique du Nord, et le Québec n'est pas en reste. L'éventail des innovations ne cesse de s'accroître, tant en matière de formes (bâtiments durables, infrastructures vertes, rues complètes, conviviales ou partagées, gestion naturelle de l'eau de pluie, etc.) que de processus (démarches participatives, conception intégrée, évaluations d'impacts sur l'environnement et la santé, etc.). Certains cas sont particulièrement inspirants, compte tenu de la multitude d'innovations qu'on y retrouve.

À Candiac, l'aménagement d'un terminus d'autobus et d'un stationnement incitatif a donné l'occasion de planifier un milieu de vie articulé autour du réseau de déplacements actifs et collectifs. Square Candiac est le fruit d'une collaboration entre la municipalité et le propriétaire initial du site qui, ensemble, ont élaboré les grandes balises d'aménagement du projet. Des pratiques municipales innovantes en sont issues, incluant l'adoption d'un premier *form-based code* (Guide d'aménagement pour des quartiers viables à Candiac) et la conception de nouvelles normes d'aménagement des emprises publiques, désormais plus étroites. Ces dernières ont impliqué des essais de virage réels avec des véhicules d'urgence et d'entretien pour valider la fonctionnalité des aménagements, mais aussi pour favoriser l'adhésion des différentes équipes municipales à ces changements. Désormais en chantier, ce projet comprend un vaste réseau



Figure 5. Rue du Cardinal-Maurice-Roy et Écopropriétés Habitus de l'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres à Québec (Source : Vivre en Ville).

piétonnier orienté vers le terminus, de grands espaces publics multigénérationnels, du stationnement en majorité souterrain, de l'agriculture urbaine, une gestion des eaux pluviales en surface, une variété de types de logements (incluant plex et immeubles locatifs, une nouveauté pour Candiac), des toitures blanches et vertes, et l'intégration de panneaux solaires. Autant d'éléments prévus par la planification détaillée qui oriente la mise en œuvre de ce grand projet.



Figure 6. L'aménagement des rues et des espaces publics est planifié pour faire de la marche le mode de déplacement privilégié. Chaque habitation sera située à quelques minutes de marche de la station d'autobus, située à 30 minutes du centre-ville de Montréal (Source : Vivre en Ville).

¹ L'autopromotion est une démarche immobilière qui permet à un groupe de personnes, physiques ou morales, d'accéder à la propriété en investissant ensemble dans un projet conçu spécifiquement pour répondre à leurs besoins en termes d'espace et de financement, sans l'intermédiaire d'un promoteur. Le groupe d'autopromotion assure alors la maîtrise d'ouvrage, c'est-à-dire qu'il fixe les besoins et les objectifs du projet, gère le budget et le calendrier de réalisation, mais sans s'occuper de la réalisation des travaux.

Caractériser pour requalifier

le cas de la Swift à Drummondville



Isabelle Laterreur est urbaniste à La Boîte d'urbanisme, une firme qu'elle a fondée à Victoriaville et qui œuvre principalement en région. Détentrice d'un baccalauréat en géographie et d'une maîtrise en urbanisme, elle détient près de 20 ans d'expérience professionnelle dont 6 ans en enseignement dans les ateliers d'urbanisme à l'Université de Montréal.

En 2014, notre firme est approchée par M. Roger Dubois, le propriétaire d'une ancienne manufacture de textile que les Drummondvillois appellent la « Swift », afin de l'accompagner auprès de la Ville de Drummondville dans l'élaboration conjointe d'un plan de requalification de l'immeuble à long terme. L'enjeu est important : la Swift occupe un site en plein centre-ville et à proximité de quartiers ouvriers en dévitalisation. La demande de changement de zonage du propriétaire devait, pour la Ville, s'inscrire dans une réflexion plus large à laquelle elle souhaitait participer. Dans le plan d'urbanisme, la Swift est identifiée comme étant un « site industriel déstructuré inséré dans un milieu de vie ». L'étude montrera que le site est bien vivant et intégré, d'une certaine manière, à son environnement.

VILLE DE LA SOIE

La plus vieille partie de la Swift, qui sera pendant longtemps la Dominion Textile, date de 1920. L'usine s'est implantée aux marges de la ville et était connectée au réseau ferroviaire. Les quartiers ouvriers vont se déployer progressivement tout autour. En 1930, on nommait Drummondville la « ville de la soie », alors que 90 % de la main-d'œuvre industrielle travaillait dans une des trois grandes usines de textile : la Swift, la Fortissimo et la Celanese. En 1937, la Swift employait à elle seule plus de 2 000 employés. Entre les années 1960 et 2000, l'activité des manufactures de textile décroît progressivement jusqu'à leur fermeture définitive en 2000 pour la Celanese, en 2006 pour la Swift et en 2010 pour la Fortissimo. Dans la foulée de ce déclin, les quartiers ouvriers qui jouxtent ces entreprises ont connu une période de dévalorisation et un épisode de rénovation urbaine.

600 000 PIEDS CARRÉS

M. Dubois devient propriétaire de l'immeuble en 2006, la même année de sa fermeture, et y investit 5 000 000 \$ pour des travaux de mise à niveau fonctionnelle (chauffage, électricité) et esthétique



Photo aérienne du site de la Swift durant les années 1950.
Source : inconnue

comprenant la construction d'une sous-station électrique et l'enfouissement des fils. Dans les années 1990, les murs de brique de la Swift et ses fenêtres sont recouverts d'un parement de tôle pour faciliter la production du denim. En 2008, M. Dubois amorce le retrait du parement de tôle, la restauration de la brique et le remplacement des fenêtres dans le respect de leurs caractéristiques d'origine.

La Swift est composée de 16 bâtiments totalisant près de 600 000 pi² de superficie aux caractéristiques très différentes en termes de nombre d'étages, de superficie de locaux, d'ambiance et de hauteur de plafond. Les superficies varient entre 700 pi² et 65 000 pi². De 2006 à 2014, en plus des travaux de mise à niveau, le propriétaire a remembré son terrain et vendu quatre parties pour le CLSC, l'école professionnelle de la commission scolaire et une garderie. La Swift est implantée au centre de son terrain, sans vraiment proposer de façade sur rue. Son remembrement est venu verrouiller les possibilités de développement sur le terrain.

LA VISION DU PROPRIÉTAIRE

M. Dubois a fondé Groupe Canimex en 1969. Aujourd'hui, environ 700 personnes travaillent dans une ou l'autre de ses usines établies à Drummondville, toutes dans des bâtiments relativement anciens, en bon état et situés près du centre-ville. L'achat de

la Swift visait justement à devenir propriétaire de l'immeuble où se trouvait une des divisions du Groupe Canimex, Arpex qui œuvre dans l'usinage de haute précision pour les secteurs de l'aéronautique et de l'aérospatiale notamment. Depuis, la division Covana, qui fabrique des couvercles automatisés pour spas, s'y est installée.

La vision du propriétaire pour l'avenir de la Swift est teintée de ses valeurs qui ont guidé son action en tant qu'entrepreneur industriel drummondvillois. Son attachement pour la ville, qui se manifeste notamment dans le mécénat pour les arts, la culture et le sport, se traduit aussi par son intention de créer des emplois à Drummondville et de maintenir ceux existants. Par fierté pour ses propriétés, il cherche à les maintenir en bon état et à projeter une image de qualité dans l'architecture et les aménagements paysagers. Il est important aussi pour lui, que les activités de production de ses usines n'entrent pas en conflit avec les quartiers résidentiels avoisinants que ce soit au niveau du bruit, des émanations ou du camionnage.

Dans ses mots et par ses actions, il nous parlait de développement durable passant par une contribution à l'économie locale et une réutilisation d'un bâtiment existant, de mise en valeur d'un patrimoine industriel et architectural ainsi que de cohabitation des usages dans un milieu sensible.

LA CARACTÉRISATION

La caractérisation permet d'objectiver les recommandations pour la requalification afin de proposer un projet qui répond le mieux aux potentiels et enjeux en présence. Après avoir étudié différentes

échelles d'analyse, nos constats pour la requalification vont dans le même sens que la vision du propriétaire, mais pour des raisons différentes.

Échelle de la ville

Requalifier ce type d'immeuble et autant de superficie, dans un marché de ville moyenne régionale, représentant un défi de taille. Notre ligne directrice pour la réflexion sur les usages futurs a été d'évaluer dans le marché drummondvillois les usages possibles consommant de grandes superficies. Cette analyse a forcé l'élimination de plusieurs usages suite à la réalisation récente de projets publics d'envergure : salle de spectacle (2011), centre des congrès (2015), campus universitaire (2016), bibliothèque (2017). Nous avons cherché des comparables et visité des immeubles à Granby, Magog et aussi, à Montréal. En région, rares sont les cas de requalification et encore moins, les projets entièrement menés par un propriétaire privé. C'est le cas de l'Imperial Tobacco à Granby, mais cet immeuble a une superficie six fois moins importante que la Swift. Un autre aspect qui s'imposait dans l'analyse, est la présence de la Fortissimo et de la Celanese, deux autres sites industriels de la même période de développement à requalifier. Leur localisation dans la ville, leur forme, la superficie du terrain et des immeubles commandent des projets différents pour une intégration optimale à leur milieu mais aussi, au marché résidentiel, commercial ou industriel drummondvillois.

Échelle de l'environnement

La Swift est située au centre-ville, mais pas en son cœur comme la Fortissimo sur un site exceptionnel en bord de rivière, plutôt à sa marge, en autarcie sur son



Photo aérienne du site de la Swift, 2015
Source : La Boîte d'urbanisme

terrain et avec accès direct au boulevard Saint-Joseph. Contrairement à la Celanese, la Swift occupe un espace restreint qui ne permet pas de construire de nouveaux bâtiments à moins de procéder à des démolitions. L'immeuble et son stationnement n'ont pas façade sur rue, il faut entrer dans l'îlot pour y accéder. C'est le cas aussi pour les quais de chargement/déchargement, situé du côté de la rue du Moulin à 90 mètres de la rue et bordé d'arbres matures. La Swift jouxte des quartiers ouvriers à revitaliser et est ceinturée de rues résidentielles sur trois de ses faces. Mais d'importantes marges plantées d'arbres (45 à 90 mètres) et des bâtiments comme une école et une garderie assurent la transition avec le quartier résidentiel. Seule la rue Demers et le stationnement principal de l'immeuble présente une interface moins végétalisée.

Échelle de l'immeuble

Au moment de l'étude, la Swift était occupée au deux tiers de sa superficie et accueillait 250 emplois. D'une certaine façon, la requalification était déjà amorcée avec une mixité d'usages allant de l'industriel léger, à l'entreposage, en passant par une salle de réception, un gym pour athlètes de haut niveau, un centre d'escalade, un centre d'amusement de jeux de laser et des bureaux. La configuration de l'immeuble en plusieurs bâtiments de différentes superficies permet une cohabitation entre des usages d'une différente intensité. Quant aux superficies non occupées, elles correspondent aux plus vieilles parties de l'immeuble dont le bâtiment d'origine avec ses deux derniers étages de 65 000 pi² et son toit offrant des vues sur



Vue intérieure du bâtiment principal de la Swift, avec une superficie de plancher de 65 000 pi² par étage. Cette portion du bâtiment a fait l'objet d'importants travaux de rénovation et de mise en valeur architecturale.

Source : La Boîte d'urbanisme

la ville et la rivière Saint-François (chose rarissime à Drummondville avec sa topographie plane). Autre élément rare, est la disponibilité d'espaces avec cachet industriel : hauts plafonds, colonnes de métal, grandes fenêtres à carreaux, murs de brique, plancher et plafond en bois.

LA REQUALIFICATION

Suite à l'étude, nous avons recommandé au propriétaire et à la Ville de miser sur les qualités du site et les forces en présence pour renforcer ce pôle d'emplois en devenir et s'assurer qu'il participe pleinement au dynamisme du centre-ville en offrant des espaces uniques de travail ainsi que les services nécessaires aux travailleurs sur place. Nous avons donc proposé un zonage de plus grande mixité encore où s'ajoutent, aux usages industriels légers, certains usages commerciaux lourds, comme des grossistes, et en autorisant des ateliers de réparation, des studios et galeries d'art, des salles de formation et des usages utiles aux travailleurs (café, restaurant, épicerie, garderie). L'usage bureau était déjà autorisé, mais pour des superficies de 1 000 m² maximum. L'étude des usages à l'échelle de la ville nous a appris qu'il y a beaucoup de locaux vacants, mais peu de grands espaces disponibles sur le marché. La moyenne était de 2 500 pi². La Swift offre justement de grandes superficies, avec un cachet unique en ville, pouvant répondre à cette demande spécifique pour de grands espaces de bureau. La salle de réception occupe le 1^{er} étage du bâtiment d'origine. Pour tirer profit des vues, nous avons proposé au propriétaire de l'aménager au 3^e ou 4^e étage. Pour ce qui est des aménagements, nous avons recommandé de préserver les zones tampons déjà végétalisées et d'améliorer les aménagements du côté de la rue Demers et du stationnement. Nous avons également sensibilisé le propriétaire à l'importance de préserver le cachet industriel de l'immeuble à l'intérieur, afin d'offrir un produit unique sur le marché drummondvillois.

Avec le changement de zonage adopté en 2018, le propriétaire poursuivra la mise en œuvre du projet en privilégiant une stratégie d'occupation des espaces vacants par des locataires qui consomment beaucoup d'espace. Au minimum, 4 000 000 \$ seront investis pour restaurer les façades en brique et aménager un ascenseur qui permettra d'occuper les espaces supérieurs par notamment des bureaux et la salle de réception avec terrasse sur le toit. En plus de bien s'intégrer à son environnement et de générer des retombées positives pour le centre-ville et les quartiers ouvriers tout autour, la requalification de la Swift figure comme un projet d'exception par un propriétaire privé d'autant de pieds carrés et, aussi, pour la mise en valeur d'un patrimoine bâti industriel en région.

Requalification des anciennes installations d'Hydro-Québec



Jacques Thivierge, commissaire industriel et président de la Zone IP — industrialo-portuaire ville de Sorel-Tracy. Il possède une vaste expérience en communication et en relations avec les parties prenantes dans les institutions gouvernementales et la grande entreprise.

Le projet de Complexe portuaire de Sorel-Tracy (CPST) : renforcer et diversifier l'économie locale en transformant une ancienne centrale thermique en terminal maritime.

MISE EN CONTEXTE

Les années 1990 ont été difficiles pour la région de Sorel-Tracy. La récession mondiale et la globalisation des marchés ont entraîné la fermeture de plusieurs usines et la perte de milliers d'emplois. Pendant cette même période, les défis environnementaux se sont ajoutés aux enjeux de compétitivité des entreprises locales et, tandis que certaines d'entre elles ont choisi de répondre favorablement aux pressions réglementaires des gouvernements pour améliorer leur performance environnementale, d'autres ont résisté pour éventuellement cesser leurs activités. QIT - Fer et Titane (aujourd'hui Rio Tinto Fer et Titane) compte parmi les entreprises qui avaient alors fait le choix de l'environnement. Leur programme d'assainissement des eaux a donné naissance à une nouvelle industrie de valorisation des résidus et pavé la voie à la mise sur pied du Centre de transfert technologique en écologie Industrielle (CTTÉI). Aujourd'hui, la région est désignée comme Technopole en écologie industrielle et les principes du développement durable inspirent les décisions des leaders locaux.



Terminaux portuaires et terrains pour investissements
Crédit photo : Hydro-Québec, ancienne centrale électrique Hydro-Québec

Au cours des années récentes, la Ville de Sorel-Tracy a entrepris un programme d'acquisition de terrains en zone industrielle. Suite à l'annonce par Hydro-Québec de la fermeture de sa centrale thermique de Tracy (la Centrale), et son démantèlement, la Ville de Sorel-Tracy manifesta, en 2015, son intention d'acquiescer l'ensemble des 3,5 millions de pieds carrés lié à l'exploitation de cet équipement et initia les discussions avec la Société d'État. C'est dans ce contexte que le gouvernement du Québec lança sa Stratégie maritime, en 2016, et que Sorel-Tracy devenait une Zone industrialo-portuaire.

LE PROJET

Outre l'achat des terrains, les discussions entreprises par la Ville avec Hydro-Québec consistaient à transformer la Centrale en terminal maritime. Les fondations de la structure, incluant celles des stations de pompage qui serviraient d'appui à un nouveau concept de quai, seraient conservées et consolidées. En procédant ainsi, les impacts du démantèlement sur l'environnement seraient significativement réduits et le terminal offrirait à la ville un levier économique stratégique pour attirer des investissements sur son territoire et diversifier son économie à même les terrains acquis.

Le démantèlement de la Centrale représentait un défi de taille avec des impacts environnementaux immenses, particulièrement pour ce qui est des stations de pompage qui servaient à refroidir les turbines pendant les opérations. Au moment de la construction de la centrale, les fondations des stations de pompage avaient littéralement été creusées dans le lit même du fleuve. Éviter leur démolition permettait ainsi à Hydro-Québec de procéder à la réhabilitation environnementale du site de la centrale, tout en réduisant à la fois ses coûts de démolition et les impacts environnementaux et, d'autre part, offrait à la Ville une occasion unique de mettre en place un complexe portuaire disposant de caractéristiques intermodales de transport avec le rail, l'autoroute 30 et la voie maritime. La clé résidait dans la capacité à convaincre le ministère de l'Environnement et de la Lutte aux changements climatiques (MELCC) du bien-fondé des

principes de développement durable défendus par cette approche. Il est clair que sans le feu vert du MELCC, la Ville ne pourrait voir son projet de transformation de la centrale en terminal portuaire se réaliser.

LA VISION

La présence de la grande industrie compte pour plus de 50 % de l'activité économique régionale de Sorel-Tracy alors que près de 90 % de son territoire est à vocation agricole. La zone industrielle est complètement séparée de la zone agricole, assurant ainsi que le développement industriel ne se fasse en empiétant sur les terres agricoles. Le projet CPST vise la diversification de l'économie régionale et la réduction de la dépendance économique du territoire à la grande industrie, en :

- Créant des emplois durables dans des industries de complémentarité manufacturière (fabrication métallique) et de la transformation agroalimentaire;
- Offrant des infrastructures intermodales de transport dans la Zone industrialo-portuaire (Zone IP), incluant un accès à la voie maritime du Saint-Laurent, pour les entreprises déjà présentes sur le territoire de Sorel-Tracy (équipements hors normes et Plan Nord) et pour les entreprises ayant besoin de ce type de flexibilité;
- Attirant de nouvelles entreprises, dont la contribution aux revenus de taxes de la Ville réduira d'autant la charge fiscale actuelle des résidents;
- Devenant une vitrine technologique du domaine maritime et en développant l'expertise locale en écologie industrielle (incluant les symbioses industrielles);
- En ciblant, avec un terminal ouvert à l'année, des marchés complémentaires aux activités des autres Zones industrialo-portuaires (Zones IP) de la Montérégie et de Montréal ou de nouveaux marchés.

DESCRIPTION DU PROJET

Le projet comprend trois composantes qui peuvent être réalisées en parallèle : le quai (zone bleue), les terminaux A et B (Zone orange) et les terrains pour attraction d'investissements (Zones vertes et jaunes). La Ville a la ferme intention de faire de ce projet un exemple du domaine maritime en ce qui a trait au recours aux meilleures pratiques.

1) Le quai

Le quai sera relié à la structure des fondations des stations de pompage de l'ancienne centrale thermique. La conversion et la consolidation de ces imposantes infrastructures, situées dans le littoral du fleuve, a évité leur démolition complète et significativement réduit l'impact sur l'environnement et le milieu marin.

Le quai établira une nouvelle norme en matière de construction pour ce type d'infrastructure : à l'opposé d'un quai traditionnel avec remblayage et palplanches, la technologie envisagée s'appuie sur une construction hors site et est dotée d'un système hydraulique scellé pour les quatre piliers du quai, pour une réduction maximale des impacts sur l'environnement et le milieu marin.

2) Le terminal (A et B) :

Les équipements dévolus au chargement/déchargement des cargaisons, ainsi que l'ensemble des activités portuaires, incluant la conception et la construction du terminal, s'inspireront des meilleures technologies et pratiques en matière environnementale afin de minimiser les impacts visuels, sonores et atmosphériques reliés au complexe. Le vrac et le cargo général seront les principales activités portuaires.

Projet CPST

- Quai
- Terminaux
- Terrains de la Ville
- Aménagement et développement



3) Terrains pour investissements :

Le terminal portuaire servira de levier pour attirer de nouvelles entreprises dans la Zone IP.

ACCEPTABILITÉ SOCIALE

Dans le cadre du plan de développement de sa Zone IP, et dès les tous débuts du projet, la Ville a entrepris une démarche d'acceptabilité sociale. À cet effet, plusieurs rencontres ont été tenues avec les groupes environnementaux, de même que les groupes communautaires et la santé publique, afin d'identifier leurs préoccupations. Le projet de CPST a été abordé lors de ces rencontres et la Ville s'est engagée à tenir informées et à consulter les parties prenantes tout au long de la mise en œuvre du projet.

Par ailleurs, d'autres rencontres de consultation ont également eu lieu auprès des intervenants politiques, économiques et institutionnels. Aussi, les représentants de la Ville ont rencontré leurs vis-à-vis des Zones IP de Contrecoeur et de Valleyfield, de même que les autorités de l'Administration portuaire de Montréal, afin de leur présenter le projet et discuter des opportunités de complémentarité en matière d'activités portuaires.

La Ville de Sorel-Tracy est présentement en discussion avancée avec une entreprise du secteur maritime pour concrétiser la transformation de la Centrale en terminal portuaire.



Installation actuelle de l'ancienne centrale électrique
Crédit photo : Hydro-Québec

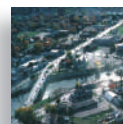
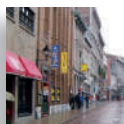
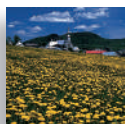
Une formation à votre mesure

à découvrir!

Dérogation mineure | Zonage | Usage conditionnel | Comité consultatif d'urbanisme

La formation que nous vous proposons est adaptée à **vos exigences**. Nous allons dans **votre milieu**, nous nous ajustons au contenu dont **vous avez besoin** et à **votre disponibilité**... Qui dit mieux ?

L'Association québécoise d'urbanisme offre à toute personne intéressée à la qualité de l'urbanisme, de l'environnement ou de l'aménagement du territoire l'occasion de bénéficier d'une formation dynamique qui porte sur des thèmes variés et proches de ses préoccupations.



Association
québécoise
d'urbanisme

750, chemin du Contour, Eastman
(Québec) J0E 1P0
T 514 277.0228 | info@aqu.qc.ca

www.aqu.qc.ca



Sites contaminés et municipalités : exemples de requalifications réussies



Pauline Pingusson, Agente de programme, Services à la connaissance | Fonds municipal vert, Fédération canadienne des municipalités. Titulaire d'une maîtrise en administration des affaires, Pauline a démarré sa carrière professionnelle en gestion de projets de développement durable. Elle s'est notamment intéressée aux enjeux de consommation responsable et d'enseignement supérieur durable, avec des missions en Europe, au Maghreb et aux États-Unis. Elle travaille désormais à la Fédération canadienne des municipalités, pour le programme du Fonds municipal vert.

CONTEXTE

Depuis 1901, la Fédération canadienne des municipalités (FCM) agit comme porte-parole national des administrations municipales du Canada. Parmi ses membres figurent les plus grandes villes du pays, de petites collectivités urbaines et rurales, ainsi que 20 associations municipales, territoriales et provinciales. Un des programmes phares de la FCM est le Fonds municipal vert (FMV), un programme unique qui offre du financement et des services de partage des connaissances afin de favoriser le développement durable des collectivités. Les initiatives soutenues par le FMV visent à améliorer la qualité de l'air, de l'eau et des sols, ainsi qu'à réduire les émissions de gaz à effet de serre.

C'est dans ce contexte qu'est né le réseau de Leadership en réhabilitation de sites contaminés (LRSC). D'abord établi comme un projet-pilote en 2013 avec quelques municipalités engagées, LRSC devient en 2015 un projet au long court, avec une quarantaine de membres à travers tout le Canada, dont le Québec.

À travers son réseau LRSC, la FCM a ainsi eu l'occasion de voir et d'accompagner différents projets de requalification de sites contaminés. Voici quelques exemples de municipalités membres ayant mené des projets d'envergure, avec des réussites concrètes et des résultats bénéfiques au territoire.

À QUÉBEC, LES BORDS DE LA RIVIÈRE SAINT-CHARLES REPRENENT VIE

L'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres est situé à distance de marche du Vieux-Québec, du Vieux-Port et du Vieux-Limoilou, dans un ancien secteur industriel de la ville de Québec.

Il y a déjà quelques années, la Ville de Québec a souhaité réhabiliter le secteur de la Pointe-aux-Lièvres en raison de son fort potentiel de développement, créant ainsi un milieu de vie de qualité à proximité du centre-ville. Développé en plusieurs phases, l'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres prend graduellement vie au cœur de la ville, dans le respect des plus hauts standards en matière de développement durable.

Au fil du temps, la Pointe-aux-Lièvres a pris différents visages.

Son rôle dans l'histoire de Québec s'avère non négligeable : pâturage au début de la colonie, ligne défensive vers le milieu du 18^e siècle, hôpital de la Marine en 1832 et orphelinat en 1890. Jusqu'au milieu du 20^e siècle, le secteur de la Pointe-aux-Lièvres a accueilli des chantiers navals et des entrepôts qui ont confirmé sa vocation portuaire et industrielle. Tannerie, savonnerie, abattoir et garages automobiles faisaient partie du décor. Au début des années 1960, le paysage a changé radicalement : un remblayage intensif a modifié le parcours de la rivière Saint-Charles. L'autoroute Laurentienne, qui longe la limite sud du secteur, a été construite sur ce terrain remblayé. C'est également dans le secteur qu'avait été installé le premier incinérateur municipal. Après sa démolition en 1976, la Ville de Québec a acquis les propriétés avoisinantes afin de les mettre en valeur.

De 1997 à 2008, la Ville a nettoyé et naturalisé les berges de la rivière Saint-Charles. Un parc municipal a été créé avec l'aménagement de son pavillon d'accueil, de sentiers et de pistes cyclables.

En 2009, la Ville a annoncé son intention d'aménager un écoquartier afin de redonner vie à ce secteur. Le développement s'effectuera par phases, s'échelonnant sur plusieurs années : la Ville acquiert les sites, prend en charge la décontamination des sols et revend ensuite les terrains à des promoteurs afin d'assurer le développement de l'écoquartier selon la vision et les standards souhaités.

D'ailleurs, en 2013, la Ville a adopté le Programme particulier d'urbanisme pour l'entrée de ville du quartier Saint-Roch et a modifié le zonage pour définir le cadre réglementaire entourant le développement du secteur, dont fait partie l'écoquartier.

Concernant la décontamination des sols, la Ville a obtenu un important financement du gouvernement du Québec, et ce, à l'aide de ses programmes de subventions. Les sites du parc et des berges ont été réhabilités par analyse et gestion des risques, tandis que la méthode conventionnelle a été utilisée pour les terrains dédiés au développement résidentiel. Ce dernier procédé consiste à excaver les sols contaminés pour les gérer dans des sites de traitement, de



Photo illustrant la ville de Québec:
Légende : Secteur de la Pointe-aux-Lièvres, automne 2015
Crédit photo : Ville de Québec

disposition ou de valorisation autorisés par le gouvernement québécois. Dans le cadre de l'une de ses dernières réhabilitations, la Ville s'est d'ailleurs vu décerner, en avril 2019, par Réseau Environnement, la distinction Louis-Georges-Carignan, secteur sols et eaux souterraines. La bonne gestion de plusieurs milliers de tonnes métriques de sols contaminés et de matières résiduelles ainsi que l'utilisation de l'application Traces Québec ont permis à la Ville de remporter cette distinction.

À ce jour, la Ville poursuit les démarches pour le développement de l'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres dans le souci d'offrir un cadre de vie exceptionnel à ses résidents, tout en contribuant aux bonnes pratiques en matière d'environnement.

L'OPTIMISATION DE L'ESPACE ET LE TOURISME CIBLÉS PAR LA VILLE DE LÉVIS

Juste en face de Québec, la Ville de Lévis a mené un vaste projet de revitalisation du secteur de la Traverse, un site clé pour le dynamisme touristique de la municipalité. Ancien centre-ville de Lévis et l'une des importantes portes d'entrée de la ville, ce secteur était un espace en dévitalisation depuis une trentaine d'années. C'est aussi le lieu d'arrivée des navires, de traversiers faisant la navette entre Québec et Lévis ainsi qu'un important point de correspondance pour différents circuits de transport, avec la présence de ports, routes et chemins de fer.

La congestion de la Traverse s'est progressivement accentuée dans le temps, menant la Société des traversiers du Québec à réfléchir à l'aménagement d'une nouvelle gare

fluviale pour optimiser l'accueil des voyageurs. L'objectif était de reconstruire cette entrée de la ville en améliorant la circulation, ainsi que d'aménager un parc public sur l'esplanade présente.

Au vu du passé industriel du site et de ses activités de transport, les sols ont donc été contaminés au fil des années par diverses matières : résidus de fonderie et de scierie, entreposage de charbon, transbordement de matériaux... Les travaux du Quai Paquet ont constitué la première étape de cette réhabilitation d'envergure. Utilisés pour l'entreposage de matière en vrac (sel de déglacage, sable), le quai constituait avant les travaux de réaménagement un vaste espace vacant. L'ancienne voie ferrée a par exemple été réhabilitée en piste cyclable. Une ancienne usine et un ancien garage ont aussi été réhabilités pour devenir des espaces de stationnement supplémentaires. L'objectif est de pouvoir accueillir davantage de touristes attirés par les nombreux spectacles et les fontaines à eau prisées des enfants, durant la période estivale.

Plusieurs interventions ont été réalisées, avec l'autorisation du ministère de l'Environnement, avant d'arriver au résultat final : nombreuses études de caractérisation environnementale, analyses de risques, analyses écotoxicologiques, travaux de réhabilitation des sols, ainsi que des inventaires et des fouilles archéologiques, afin de localiser les structures anciennes et récolter les artefacts pour documenter la culture matérielle.

Autrefois désinvestie et laissée de côté, la réhabilitation du secteur de la Traverse connaît aujourd'hui un vrai succès : l'attrait pour les fontaines du Quai Paquet a été si grand ▶

qu'il a nécessité la construction d'un bâtiment de service. La riche programmation culturelle accueille de nombreux croisiéristes, et le site accueille aussi des *food trucks*. Les commerces de cette zone sont clairement favorisés par cette réhabilitation, avec un achalandage plus important. Forte de ce succès urbanistique et aussi économique, la Ville de Lévis déploie actuellement une stratégie pour une 2^e phase de développement du secteur de la Traverse, afin de poursuivre son attrait touristique.

LRSC, UN RÉSEAU D'ENTRAIDE ENTRE MUNICIPALITÉS

Les villes de Québec et de Lévis sont membre de LRSC, un réseau de municipalités canadiennes qui se sont engagées à redonner une vocation productive à leurs sites contaminés. Il aide notamment les municipalités à renforcer leurs capacités de comprendre, de réduire ou d'éviter les obstacles au réaménagement des sites contaminés. LRSC est conçu pour aider toutes les municipalités à chaque étape du réaménagement de leurs sites contaminés : de celles qui sont prêtes à commencer à celles qui ont déjà de l'expérience dans la revitalisation de sites contaminés.

Projet pilote à la base, le noyau dur de membres fondateurs s'est ensuite élargi en un réseau d'une quarantaine de membres où sont représentées quasiment toutes les provinces du pays. Les municipalités qui participent au réseau LRSC profitent d'activités d'apprentissage entre pairs, d'occasions de réseautage et de ressources en matière de connaissances. L'adhésion est ouverte à toute

municipalité, grande ou petite, qui s'engage : à appuyer le réaménagement des sites contaminés de la collectivité ; à progresser dans ce dossier en adoptant le cadre des pratiques exemplaires LRSC ; et à faire le point de la situation, chaque année.

LRSC repose sur un cadre de pratiques exemplaires proposant sept étapes pour devenir une municipalité championne en matière de réhabilitation de sites contaminés. En offrant un soutien personnalisé, LRSC aide les membres à franchir les sept étapes. Un livrable recommandé est associé avec chaque étape. Les municipalités peuvent compléter les étapes dans l'ordre le plus adéquat pour leur contexte.

Les membres LRSC participent à des activités d'apprentissage en ligne avec leurs pairs et d'autres spécialistes des sites contaminés, ainsi qu'à des ateliers annuels en personne. Il y a un maximum de quatre activités d'apprentissage en ligne et un atelier en personne par année. Les membres LRSC peuvent également communiquer entre eux et s'entraider en dehors des activités officielles d'apprentissage, à l'aide de LinkedIn, courriel, par téléphone ou par des rencontres en personne.

CONCLUSION

Pour en savoir plus sur les opportunités de financement et rejoindre le réseau, rendez-vous sur fcm.ca/lrsc.



Photo illustrant la ville de Lévis:
Légende : Vue d'ensemble du Quai Paquet
Crédit photo : Ville de Lévis

Square Candiac : Quand la densité s'invite en banlieue

Par Alexandre Lampron, conseiller au Service du développement de la Ville de Candiac et Steve Larose, directeur au Service du développement, Ville de Candiac

Depuis les 60 dernières années et de manière générale, les banlieues ont connu un essor important et sont responsables de l'étalement urbain de faible densité et axé sur l'automobile. La voiture est aujourd'hui le principal moyen de transport pour 80 % de la population québécoise. Devant ce constat, nous sommes en mesure de témoigner et d'évaluer les effets négatifs de ce type de développement sur l'environnement, l'économie et notre population.

Pensons entre autres aux changements climatiques, la dépendance au pétrole et les problèmes de santé publique (obésité, asthme, etc.). Construire des quartiers périphériques dépendants de l'automobile, ou encore augmenter la capacité routière du réseau supérieur accroît les flux de navettage motorisé vers les quartiers centraux, ce qui peut avoir des répercussions jusque dans les rues locales (Vivre en Ville, 2012).

Une étude rendue publique au printemps dernier par l'*Union des municipalités du Québec* (UMQ) a d'ailleurs conclu que la facture pour adapter les infrastructures municipales aux changements climatiques s'élèverait à deux milliards de dollars pour les grandes villes, et au double pour toutes les villes de la province. Ces constats illustrent bien à eux seuls l'urgence d'agir.

L'étalement urbain n'étant plus une option, la *Communauté métropolitaine de Montréal* (CMM) a pris le taureau par les cornes et a adopté en 2012 son premier *Plan d'aménagement de développement métropolitain* (PMAD). Il met de l'avant une série d'orientations, d'objectifs et de critères d'aménagement pour assurer sa compétitivité et son attractivité dans une perspective de développement durable, notamment par la création de milieux de vie complets axés sur le transport en commun dont les quartiers TOD (*Transit oriented development*).

La rareté des espaces vacants à urbaniser au sein de la municipalité incite à moderniser l'occupation du sol aux endroits stratégiques de son territoire. C'est d'ailleurs dans cette optique que la Ville de Candiac a adopté, en 2015, un *Programme particulier d'urbanisme* (PPU) qui vise la requalification de la portion sud du parc industriel Montcalm, à l'endroit exact où se situait l'ancienne usine de la *Consumers Glass* qui a fermé ses portes en 1992. Le site industriel, dont les bâtiments avaient atteint leur durée de vie utile, ne servait qu'à des fins d'entreposage et de camionnage et n'apportait aucune valeur ajoutée, mais procurait une opportunité de redéveloppement pour la Ville.

D'une superficie de 17,8 hectares et avec ces 1 400 unités d'habitation, le projet Square Candiac constituera, à terme,

un important îlot de fraîcheur, à l'image de la signature emblématique réputée de la Ville de Candiac, *Ma ville sous les arbres*. Considéré à juste titre comme un des concepts les plus modernes existants au Québec, le Square Candiac est rapidement devenu une référence par sa diversité d'habitations, dans une gamme de budgets très variés, alliant des maisons de ville en rangée à des complexes de condominium. Il s'inspire de la configuration des habitations qui ornent *Central Park* de la ville de New York.

DES CONDITIONS GAGNANTES

La localisation du projet bénéficie de la présence d'axes de circulation structurants sur le territoire de Candiac à savoir la jonction de l'autoroute 15/boulevard de l'Industrie (sortie 44) et du boulevard Montcalm mais aussi d'une offre de services de proximité diversifiée et surtout, à quelques minutes de marche! On y retrouve notamment une épicerie, une pharmacie, une garderie, une boucherie, un restaurant, une banque, une école primaire, une bibliothèque, des parcs ainsi qu'un pôle administratif (qui comprend un hôtel de ville, des garages municipaux et une caserne de pompiers).

La requalification de ce site n'aurait pu se faire sans la participation du propriétaire du terrain. En collaboration avec celui-ci, la Ville de Candiac a démarré les études et l'établissement d'une vision d'aménagement durable en vue de son redéveloppement. Le propriétaire a d'ailleurs accepté de vendre une partie du terrain pour créer un terminus d'autobus et un stationnement incitatif reliant la ville au centre-ville de Montréal en 25 minutes. L'infrastructure constituait une mesure d'atténuation aux problèmes de circulation en lien avec les travaux routiers (la réfection de l'échangeur Turcot et des ponts Champlain et Mercier).

L'ensemble des conditions nécessaires à la réussite d'un projet selon les principes d'un TOD se sont donc présentées. Par contre, la Ville de Candiac a un sens et un goût pour l'innovation très développé. Les aires TOD étant bien ancrées dans la pratique courante, les urbanistes de la Ville ont ainsi misé sur un POD (*Pedestrian oriented development*). Habituellement, la voiture est reine en banlieue et occupe beaucoup trop d'espace dans nos villes. L'opportunité de changer ce paradigme était parfaite pour la municipalité compte tenu de l'environnement. La densité en banlieue est la bienvenue, tant qu'elle y marche !

VISION D'AMÉNAGEMENT

La vision d'aménagement vise à créer un milieu de vie mixte et dynamique, composé d'un environnement exceptionnel, articulé autour d'espaces publics clés, facilement accessible depuis les axes de transport structurants et offrant une forme urbaine compacte caractérisée par une densité et une diversité de typologies d'habitations.

Plus précisément, voici les éléments qui permettent d'y répondre :

- Grande diagonale piétonne reliant le terminus d'autobus au point le plus éloigné du projet ayant pour but la réduction du temps de marche ;
- Densité et une typologie variée (de 2 à 8 étages) ;
- Aucune case de stationnement en cour avant et 100 % des stationnements en souterrain pour les résidents ;
- Intégration des équipements nécessaires pour recevoir des bornes de recharges pour voiture électrique pour toutes les cases ;
- Stationnements vélos intérieurs et extérieurs pour tous les bâtiments ;
- Superficie aux fins de parcs supérieures à celle prévue à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* ;
- Trottoir des deux côtés de la rue : trottoir de 2 mètres et trottoir de 3 mètres ;
- Liens cyclables dans les axes est-ouest et nord-sud ;
- Place centrale d'une superficie de 10 000 mètres carrés ;
- Rue piétonne aménagée dans l'esprit des « Woonerf » européens ;
- Noues drainantes végétalisées sur rue ;
- Rez-de-chaussée munis de généreuses ouvertures en dialogue avec l'espace public ;
- Aires d'agrément privées, terrasses et balcons pour tous les bâtiments ;
- Aménagements paysagers favorisant les îlots de fraîcheur.

Évidemment, divers outils urbanistiques doivent être utilisés pour mettre en œuvre cette vision d'aménagement durable du territoire.

RÈGLEMENTATION DE TYPE FORM-BASED CODE

Pour l'aider à encadrer son projet de développement, la Ville de Candiac est devenue, en 2016, la première municipalité à adopter un guide de type « Form-based Code », intitulé *Guide d'aménagement pour des quartiers viables*. Grâce à cet outil illustré de 215 pages, la Ville peut garantir que les projets sur son territoire seront établis selon les meilleures pratiques de développement et d'aménagement durables, tout en offrant un milieu de vie de qualité.

Le zonage conventionnel a inopinément favorisé la consommation irrationnelle de l'espace tout en encourageant la dépendance à la voiture. Développée aux États-Unis, par la firme d'urbanisme et d'architecture DPZ, cette approche pour la moins novatrice réside dans la capacité à encadrer efficacement le développement des

villes de manière à générer des milieux de vie diversifiés, mixtes, conviviaux, à échelle humaine et agréable. Le *Form-based Code* constitue donc une réponse intéressante aux différents enjeux du zonage traditionnel québécois.

Par cette nouvelle réglementation, Candiac a décidé de mettre un frein à ce vieux modèle d'urbanisme dans le but de favoriser des quartiers à échelle humaine. La relation entre les espaces privés et publics, l'interrelation entre le bâtiment et la rue, l'animation des espaces publics, et la sécurité et le confort des piétons sont les considérations majeures de cette réglementation.

Des municipalités du Québec situées à proximité d'un centre urbain d'importance, tel que le Square Candiac, doivent composer davantage avec de nouveaux objectifs régionaux de densification. En tenant compte de cette réalité, il devient de plus en plus difficile pour les membres du comité consultatif d'urbanisme (CCU) d'évaluer l'atteinte d'objectifs et l'application de critères souvent mal adaptés à l'exigence de densification spécifiée.

L'aire POD conçue et développée à Candiac devient un exemple patent de développement immobilier qui ne peut être analysé selon des objectifs et critères classiques d'intégration architecturale qui se trouve généralement en banlieue. Le *Guide d'aménagement pour des quartiers viables de Candiac* devient ainsi, depuis son adoption, une véritable référence au Québec.

UN PROJET DE PREMIER PLAN

Ainsi, le projet du Square Candiac peut devenir un véritable laboratoire pour les municipalités au Québec qui permettra d'apprendre sur les projets de densification et d'en tirer des leçons. Il est également un projet de développement durable et d'adaptation aux changements climatiques de premier plan.

Parce qu'il appartient aux municipalités d'anticiper les changements à venir et d'effectuer les investissements nécessaires, la Ville de Candiac mise ainsi sur le développement de son projet pour favoriser la mobilité active et l'utilisation du transport en commun. Le développement résidentiel Square Candiac repousse donc à lui seul les limites des meilleures pratiques de développement et d'aménagement durable. Ce projet intergénérationnel urbain, novateur et durable répondra ainsi, à terme, aux plus hauts standards d'urbanisme.

La réhabilitation d'un site contaminé

Rosemont-Cité Angus



Dominic Vallières, formé en histoire et en communication politique à l'Université de Montréal et à l'Université de Provence Aix-Marseille I en France, Dominic Vallières est conseiller en relations publiques et gouvernementales à la Société de développement Angus. Fort de ses 10 ans d'expérience en communication au cœur du système politique québécois, il possède une connaissance fine des enjeux sociaux et culturels du territoire. Il est également chroniqueur politique à Radio-Canada.

LA SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ANGUS : RÉIMAGINER MONTRÉAL DEPUIS PLUS DE 20 ANS

La Société de développement Angus (SDA) revitalise, revalorise, redonne accès à des terrains à la population de Montréal depuis maintenant 22 ans. L'innovation, plus particulièrement l'innovation sociale est dans son ADN depuis le tout premier jour.

Son premier projet emblématique, le Technopôle Angus, avait comme objectif de changer la perspective sur un immense terrain laissé à l'abandon en plein cœur de Rosemont, les anciennes Shops Angus. De fait, à la suite de la fermeture du site en 1992, beaucoup se demandent qui voudra bien investir dans la décontamination du site, dans sa reconversion et dans son désenclavement. Qui pour vouloir d'un lieu qui présente plus de problèmes que de solutions.

Qui... c'est la SDA.

D'ABORD, DÉVELOPPER UNE FAÇON DE FAIRE

Grâce à un processus impliquant la communauté, le quartier et tous ceux qui croyaient au potentiel d'un développement patient et social, le site a graduellement changé de visage.



Site du Technopôle Angus en 1996, avant le projet de revitalisation
Crédit photo : Société de développement Angus 1

Que ce soit le Locoshop, premier bâtiment revalorisé et entièrement occupé par des bureaux depuis le tout début, la galerie marchande, les assemblées citoyennes, la construction d'un ensemble de bâtiments écologiques qui accueillent aujourd'hui 3 000 travailleurs, tout a été pensé en collaboration avec le milieu.

« Faire du développement immobilier pour faire du développement immobilier, ça ne m'intéresse pas. On peut imaginer, seul, dans son bureau, des grands plans pour un quartier ou pour une avenue, mais il faut garder en tête que des gens y vivent déjà. Qu'ils sont les spécialistes de leur milieu. Qui de mieux placé qu'eux pour nous dire ce qui manque, comment le faire, et surtout pourquoi le faire. Je n'ai jamais regretté d'impliquer directement la population et tous les acteurs communautaires dans mes décisions », illustre Christian Yaccarini, président et chef de la direction de la SDA.

Qui plus est, en gardant en tête que la qualité architecturale du bâti influence la vie de celles et ceux qui le côtoient, chacune des nouvelles constructions répond à ce désir d'inspirer.

Pour sa dernière phase de construction et de revalorisation, le site des anciennes Shops Angus verra naître le tout premier écoquartier au Québec, certifié LEED-ND v4 platine. En 22 ans, le site sera passé de la contamination lourde à l'avant-garde du développement durable, d'une verrue dans le quartier Rosemont à un milieu de vie primé par les travailleurs et les familles. Au passage, la SDA aura développé une expertise dans la revitalisation et dans la consultation citoyenne qu'elle exporte désormais ailleurs à Montréal.

Exporter le modèle

Forte de cette expertise, la SDA part à la conquête de la Main pour son premier projet majeur « hors Angus » et commence à plancher, en 2006, sur le projet du Carré Saint-Laurent. Le site présentait certaines caractéristiques similaires aux Shops, comme la dévitalisation du secteur et la présence de problématiques sociales assez criantes, mais la SDA devait



Site du Technopôle Angus – 2019
Crédit photo : Société de développement Angus

aussi composer avec la présence d'édifices patrimoniaux, de terrains morcelés et la localisation au centre-ville.

Reste que l'objectif était essentiellement le même : redonner aux citoyens accès à un lieu qui était jadis bouillant d'activités, mais qui était désormais à l'abandon et perçu négativement, le coin Saint-Laurent/Sainte-Catherine.

Tout au long des consultations menées auprès des représentants d'organisations communautaires et économiques du secteur, trois axes sont clairement sortis du lot. Premièrement, il importait de ramener les citoyens à s'approprier le Carré comme lieu de sortie. Ce sera chose faite avec le Central, qui verra une trentaine de restaurateurs, réunis sur le même plancher, offrir des plats « signatures » de leurs établissements respectifs à petits prix.

On souhaitait ensuite en faire un lieu de travail, pas seulement de passage. À ce jour, grâce aux diverses ententes signées, c'est plus de 900 personnes qui fréquenteront le Carré comme lieu de travail.



Site du Technopôle Angus – 2019
Crédit photo : Société de développement Angus

Finalement, on retrouve le souci d'en faire un trait d'union avec le passé. En reconstruisant une partie de la façade d'origine et en préservant plusieurs éléments bâtis antérieurs, le Carré Saint-Laurent rendra hommage aux belles années de la Main. Qui plus est, le musée Mémoire des Montréalais (Centre d'histoire de Montréal) y aura pignon sur rue.

Voilà un autre projet à l'image de celles et ceux qui l'utiliseront tous les jours, construit en partenariat avec la communauté et avec vocation de redonner de la fierté à un coin de Montréal qui en avait bien besoin.

La méthode Angus continue de faire son chemin. Pour la revalorisation de territoires dévitalisés, la SDA utilise toujours les deux mêmes ingrédients : des matériaux sains et du cœur.



Boul. Saint-Laurent, au sud de la rue Sainte-Catherine, avant le projet de revitalisation
Crédit photo : Société de développement Angus



Carré Saint-Laurent - 2019
Crédit photo : Société de développement Angus

Jurisprudence

Les résumés de ces jugements ont été sélectionnés par Me Isabelle Landry, du cabinet d'avocats BCF et Jean-Pierre St-Amour, du cabinet Trivium avocats. Ils proviennent des résumés électroniques publiés par la Société québécoise d'information juridique (SOQUIJ). Les lecteurs intéressés peuvent obtenir un exemplaire du texte intégral de ces jugements en téléphonant au 514 842-8745 à Montréal ou au 1 800 363-6718 à l'extérieur, en mentionnant le numéro du jugement. Le texte peut être aussi commandé par télécopieur au 514 842-8385. Le coût des exemplaires de jugements varie selon le nombre de pages. L'Association québécoise d'urbanisme remercie la SOQUIJ de lui avoir permis de reproduire ces résumés de jugements. Veuillez prendre note que nous recevons maintenant les résumés version électronique de SOQUIJ ce qui modifie la présentation et le contenu des jurisprudences.

Parties

ABRÉGÉ : Entreprises forestières T & W Seale inc. c. Canton de Gore
COMPLÉT : LES ENTREPRISES FORESTIÈRES T & W SEALE INC., demanderesse, et 9347-6646 QUÉBEC INC., demanderesse en reprise d'instance, c. CANTON DE GORE et MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ D'ARGENTEUIL, défenderesses

Juridiction

INSTANCE : Cour supérieure (C.S.)
DISTRICT : Terrebonne (Saint-Jérôme)

Numéro de dossier

700-17-012802-152

Décideur(s)

Juge Jean-Yves Lalonde

Procureur(s)

Me Roger Paiement, Beauregard avocats,
Procureurs de la demanderesse en reprise d'instance

— Me Joanne Côté, Prévost Fortin D'Aoust,
Procureurs des défenderesses

Date(s) de la décision

DÉCISION : 2019-05-03

Référence(s)

2019 QCCS 1670

AZ-51593051

2019EXP-1482

Indexation

MUNICIPAL (DROIT) — aménagement et urbanisme — règlement de zonage — usage dérogatoire — exploitation d'une carrière — intensification de l'activité préexistante — sablière — absence de droit acquis — fonctionnaire municipal — pouvoir lié — ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques — absence de certificat d'autorisation — théorie de la préclusion promissaire — immunité relative — bonne foi — jugement déclaratoire — recours en inopposabilité — délai déraisonnable

MUNICIPAL (DROIT) — responsabilité — règlement de zonage — usage dérogatoire — exploitation d'une carrière — théorie de la préclusion promissaire — pouvoir lié — ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques — absence de certificat d'autorisation — immunité relative — bonne foi — prescription extinctive

ADMINISTRATIF (DROIT) — contrôle judiciaire — cas d'application — droit municipal — règlement de zonage — usage dérogatoire — exploitation d'une carrière — théorie de la préclusion promissaire — immunité relative — jugement déclaratoire — recours en inopposabilité — délai déraisonnable

Résumé

Demande en jugement déclaratoire et en réclamation de dommages-intérêts. Rejetée. Les demanderesse recherchent un jugement déclaratoire en inopposabilité du règlement 152 de zonage de la défenderesse municipalité du Canton de Gore, et du règlement 68-15-15 de la codéfenderesse Municipalité régionale de comté

d'Argenteuil (MRC), qui interdisent l'exploitation d'une carrière sur leur immeuble, le lot P1A. Subsidièrement, elles soutiennent que les défenderesses les ont induites en erreur dans le cheminement de leur démarche visant à faire reconnaître leur droit à exploiter une carrière sur leur immeuble. Ces dernières allèguent que la présente demande n'a pas été déposée dans un délai raisonnable et qu'elles n'ont commis aucune faute.

DÉCISION

La preuve révèle que les demanderesse n'ont acquis qu'un seul droit, soit celui d'exploiter une sablière sur 50 % du lot en cause. La naissance de droits acquis à un usage dérogatoire ne s'applique qu'à l'usage particulier qui existait à la date d'entrée en vigueur de la réglementation plus restrictive et dans les limites où il s'exerçait à cette date. Les droits acquis ne protègent pas un usage potentiel ou envisagé qui ne s'est jamais concrétisé. Or, la transformation d'une sablière en carrière ne constitue pas un accroissement d'intensité, mais plutôt une autre activité, qui ne saurait être protégée par des droits acquis. Dans ces circonstances, les règlements adoptés par les défenderesses sont opposables aux demanderesse. D'autre part, il est admis que l'inspecteur municipal adjoint Morisson a commis une erreur, le 9 mars 2009, lorsqu'il a écrit aux demanderesse : « Votre demande est reconnue pour les deux activités (sablière/carrière). » Cette erreur a été répétée par le directeur général lorsque celui-ci a confirmé au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques que la Municipalité n'avait pas l'intention de s'opposer à l'exploitation d'une carrière-sablière sur l'ensemble du lot P1A. Or, un fonctionnaire municipal ne peut autoriser un usage contraire à un règlement municipal (art. 236 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*). Ainsi, ces écrits ne sont pas générateurs de droit. Quant à la doctrine de la préclusion promissaire, elle exige la preuve d'une promesse claire et non équivoque faite par l'autorité publique à un justiciable afin de l'inciter à accomplir certains actes. Toutefois, cette doctrine ne peut être mise de l'avant pour forcer une municipalité à respecter un engagement auquel la loi ne lui permettait pas de souscrire. En l'espèce, sans autorisation du Ministère, il est impossible de promettre la délivrance d'un permis d'exploitation d'une carrière. Au surplus, bien que certains fonctionnaires de la MRC aient été favorables au projet des défenderesses de transformer la sablière en carrière, il n'en demeure pas moins qu'aucune promesse n'en est ressortie. Enfin, il est acquis que, dans leur sphère législative ou réglementaire, les municipalités bénéficient d'une immunité relative. Ainsi, dans l'exercice de leur discrétion réglementaire, elles ne peuvent voir leur responsabilité extracontractuelle engagée que si la partie demanderesse réussit à prouver

la mauvaise foi, par opposition à la simple faute en matière opérationnelle. Par ailleurs, une municipalité peut valablement changer de politique lorsqu'elle décide que celle-ci ne sert plus ni ses fins particulières ni l'intérêt public. En l'espèce, les défenderesses n'ont commis aucune faute extracontractuelle à l'endroit des demanderesse. Si ces dernières ont été induites en erreur, c'est en raison de leur confiance aveugle envers Morisson. Elles sont responsables de leur propre insouciance à consulter en temps utile un avocat compétent.

Législation

CITÉE :

Argenteuil (Municipalité régionale de comté d'), règlement 68-09 édictant le schéma d'aménagement et de développement révisé de la MRC d'Argenteuil-deuxième version de remplacement, art. 49.5, 49.5 al. 2

Argenteuil (Municipalité régionale de comté d'), règlement 68-15-15 modifiant le schéma d'aménagement et de développement révisé (règlement numéro 68-09) de la MRC d'Argenteuil, afin de permettre la restauration de milieux humides perturbés, de modifier les dispositions relatives aux activités extractives (article 49) et les normes relatives aux ponceaux Gore (Municipalité du canton de), règlement 152 de zonage, art. 26

Gore (Municipalité du canton de), règlement 152-3 de zonage de la municipalité du Canton de Gore amendant le règlement 152 afin d'assurer sa conformité au schéma d'aménagement et de développement révisé, art. 14

Code de procédure civile (RLRQ, c. C-25), art. 835.1

Code municipal du Québec (RLRQ, c. C-27.1), art. 1112.1

Aménagement et l'urbanisme (Loi sur l'), (RLRQ, c. A-19.1), art. 53, 55, 236

Qualité de l'environnement (Loi sur la), (RLRQ, c. Q-2), art. 22

Nous avons amélioré notre réseau de communication. Vous pouvez nous suivre sur les réseaux sociaux!



Qu'est-ce qui rend une ville formidable?

Prochaine FORMATION à Joliette le samedi 5 octobre 2019

CONFÉRENCES

Les villes formidables, et les autres

Paul Lewis, professeur titulaire, École d'urbanisme et d'architecture du paysage et doyen de la Faculté de l'aménagement, Université de Montréal

Qu'est-ce qu'une ville formidable? La question peut paraître simple, mais la réponse l'est moins, car il existe différentes façons de comprendre ce qui fait une ville formidable; ce faisant, nous sommes amenés à nous interroger sur ce qu'est l'urbanisme, sur ce qui peut et doit être fait pour assurer le bien-être des individus et, surtout, leur permettre vivre pleinement leur vie.

Le rôle du CCU dans les changements climatiques

Frédéric Dufault, évaluateur en environnement, président, Enviro 3D Conseils inc.

Les changements climatiques sont maintenant une réalité et les impacts sur nos vies quotidiennes sont de plus en plus indéniables. Mais d'où doivent venir les changements? Les municipalités sont les gouvernements de proximité et ce sont elles qui ont à gérer au jour le jour les impacts et la planification en fonction des changements climatiques. Une présentation sur les possibilités et les opportunités à prendre pour les décideurs publics de proximité.

Intégration de la gestion des eaux pluviales dans la trame urbaine : des solutions pour la santé et le bien-être des citoyens

Mélanie Glorieux, architecte paysagiste, M. Ing., associée, SITES AP, Groupe Rousseau Lefebvre

Le changement de paradigme des dix dernières années concernant la gestion des eaux pluviales permet une vision plus intégratrice dans les solutions à proposer aux municipalités. Une série d'exemples démontreront comment l'intégration d'ouvrages des eaux de ruissellement, notamment les bassins de rétention, peut s'intégrer dans les espaces urbains tout en créant des milieux de vie dynamiques, riches en biodiversité et en espace de ressourcement pour les utilisateurs.

Résilience des municipalités face aux changements climatiques : vers une transformation de nos pratiques d'aménagement du territoire et d'urbanisme

Antoine Verville, directeur général, Regroupement des organismes de bassins versants du Québec

Inondations, sécheresses, tempêtes, érosion et «crues éclair» : voici quelques exemples de phénomènes accrus par une augmentation de la variabilité climatique. Cette conférence abordera, par des exemples concrets de collaborations entre organismes de bassins versants et municipalités, des approches innovantes de prévention des risques d'inondation, de gestion durable des eaux pluviales et de considération de la mobilité des cours d'eau.

Un aménagement permettant de rendre les lieux accessibles, rassembleurs et animés : l'expérience de revitalisation du centre-ville de Victoriaville

Jean-François Morissette, directeur du Service de la gestion du territoire, Ville de Victoriaville

En 2015, la Ville de Victoriaville a pris la décision de transformer son centre-ville pour en faire un lieu emblématique projetant une image moderne de la Ville. Plusieurs interventions dont le réaménagement physique de la rue Notre-Dame en font aujourd'hui un site rassembleur, une source de fierté pour tous les citoyens.

L'urbanisme commercial à l'heure du changement : comment intervenir sur l'armature commerciale urbaine

Pierre Laflamme, président, Demarcom

La présentation s'intéressera d'abord à la revue de quelques concepts commerciaux, à l'exploration des rôles municipaux à l'égard du commerce de détail et à une analyse des composantes de l'urbanisme commercial. Il s'agit d'enjeux réels d'optimisation de l'offre commerciale. Les indicateurs de performance à ce sujet sont notamment la génération de nouveaux flux de revenus fiscaux municipaux.

Pour créer des milieux de vie formidables : genèse du cadre institutionnel de l'urbanisme au Québec

André Boisvert, urbaniste émérite et conseiller en environnement

Au Québec, la volonté de créer des milieux de vie de qualité s'est manifestée bien avant la Révolution tranquille, mais ce n'est que dans les années 1950 que s'amorce la genèse d'un cadre institutionnel de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire. Partant des témoignages des urbanistes qui y ont participé, nous distinguerons trois périodes : Audace et grandes attentes, Pragmatisme éclairé, et Érosion des idéaux.

Localisation

Club de golf de Joliette
221, chemin du Golf Est,
Saint-Charles-Borromée, QC

Information

info@aqu.qc.ca

Inscrivez-vous maintenant!
www.aqu.qc.ca