



ASSOCIATION QUÉBÉCOISE D'URBANISME

| Vol. 45-2 Septembre 2025

REVUE QUÉBÉCOISE D'URBANISME

www.aqu.qc.ca f in

LA CONNECTIVITÉ MUNICIPALE,
avec le CCU, le conseil municipal et les citoyens

À L'ORDRE DU JOUR

I LA VILLE CONNECTÉE EST-ELLE UNE UTOPIE?

En 2010, une municipalité dans la région du Centre-du-Québec doit répondre à une demande de la Commission scolaire de cette région, soit de pourvoir un terrain de 50 000 mètres carrés susceptible d'accueillir une école primaire dans un nouveau quartier en développement. Oh, a-t-on prévu un terrain d'une telle superficie? Les infrastructures municipales peuvent-elles desservir cette nouvelle école prévue dans le secteur? La localisation de cette école à la limite du périmètre d'urbanisation sera-t-elle accommodée par un réseau routier et un réseau cyclable de qualité permettant l'accès efficace à ce site enclavé? Autant de questions qui se posent lorsque l'on cherche à aménager un tel équipement dans un quartier.

On le comprendra facilement, le rôle des membres du CCU aujourd'hui ne se limite plus seulement à analyser des demandes en lien avec des dossiers de dérogations mineures, de PIIA, de PPCMOI ou d'usages conditionnels. En effet, des trois paliers gouvernementaux, le palier municipal demeure le plus important dans le quotidien des citoyens. Il ne faut pas l'oublier et, de ce fait, le rôle du CCU en est un fondamental pour assurer aux futurs résidents d'une municipalité un milieu de vie de qualité.

ET C'EST LÀ QU'ENTRE EN JEU LE CONCEPT DE LA CONNECTIVITÉ MUNICIPALE...

La connectivité municipale touche tous les aspects de l'aménagement du territoire, qu'il s'agisse d'enjeux en lien avec l'écologie ou des enjeux en lien avec le profil socio-démographique de la population, pour ne nommer que deux enjeux. Plus que jamais, le CCU doit tenir compte de la réalité socio-démographique de la municipalité pour orienter ses décisions en matière d'aménagement du territoire, qu'il s'agisse de l'aménagement d'un espace de vie extérieur pour un quartier où la population est vieillissante ou d'un terrain de jeu adapté pour une clientèle plus jeune. Pour soumettre un exemple, on n'aménage pas un terrain de jeux pour des adolescents dans un quartier où la population est vieillissante...

C'est aussi là que se présente le nouveau défi des membres de CCU face aux plans d'urbanisme de nouvelle génération, soit de tenir compte d'un ensemble de facteurs et d'enjeux pour dégager une vision cohérente en matière d'aménagement du territoire.

Il faut reconnaître que l'unité de voisinage est un concept vertueux mis à mal par l'automobilité, comme nous le rappelait Gérard Beaudet lors du colloque du printemps dernier à Sorel-Tracy. Selon M. Beaudet, la connectivité municipale se réfère à la capacité d'une municipalité à assurer une liaison entre ses services, ses infrastructures et ses citoyens. À titre d'exemple, un bassin de rétention aménagé sous la forme d'un parc éponge ne constitue pas seulement une solution d'ingénierie à la gestion des eaux pluviales, mais se démarque en parallèle comme un équipement offrant un statut de milieu de vie et d'espace de détente, un espace où la qualité de vie est de mise.

| 5

**« CONNECTER POUR MIEUX HABITER : LE CCU, MOTEUR OUBLIÉ DE LA COHÉRENCE URBAINE QUÉBÉCOISE »
UN OUTIL SOUVENT OUBLIÉ AU SERVICE D'UN ENJEU CAPITAL**
Par : Chloé Hutchison

| 13

STUKELY-SUD DANS LES CANTONS-DE-L'EST (+/— DE 1200 DE POPULATION)
Par : Yves Racicot

| 21

RENDRE LA VILLE ACCESSIBLE AUTREMENT : REPENSER LA CONNECTIVITÉ DES TRANSPORTS ACTIFS ET COLLECTIFS:
Par : Maggie Harvey

| 30

L'AQU SALUE L'ENGOUEMENT POUR SA FORMATION DESTINÉE AUX MEMBRES DE CCU, MAIS APPELLE À UN ENCADREMENT PLUS RIGOREUX
Par : Valérie Levée

| 9

LA CONNECTIVITÉ MUNICIPALE VUE PAR GÉRARD BEAUDET
Par : Valérie Levée

| 15

DÉS MILIEUX DE VIE EN RÉSEAU : L'ÉCOLOGIE COMME FIL CONDUCTEUR
Par : Fabienne Déturche

| 26

L'URBANISME TACTIQUE POUR CONNECTER LES CITOYENS ENTRE EUX ET À LEUR VILLE
Par : Erick Rivard

| 31

UN COLLOQUE SOUS LE SIGNE DE LA CONNECTIVITÉ MUNICIPALE
Par : Me Julien Merleau-Bourassa et Éric Amyot

2630, rue Beaudry,
Sherbrooke, QC J1J 1K8
Téléphone : 514 277-0228
info@aqu.qc.ca • www.aqu.qc.ca

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 par l'urbanisme et par 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 DE L'AQU
Yves Racicot
Ex-membre d'un CCU

VICE-PRÉSIDENT
Me Julien Merleau-Bourassa
Avocat, Dunton Rainville

TRÉSORIER
Jean-Luc Julien
Membre du CCU,
Ville de Terrebonne

SECRÉTAIRE
Brigitte Villeneuve
Membre du CCU,
Ville de Terrebonne

ADMINISTRATEURS

Chloe Hutchison
Architecte et Mairesse,
Ville de Hudson

Corina Bastiani
Société de valorisation du centre-ville de
Sorel-Tracy

Chantal de Menezes
Architecte paysagiste & designer
CCU de Boucherville

Michèle Bérubé
Urbaniste,
Municipalité
de Saint-Roch-de-Richelieu

Mathieu Bilodeau
Aménagiste,
Responsable de l'urbanisme,
Municipalité des Éboulements

Kahina Gouali
Urbaniste,
cheffe de la Division du contrôle
du territoire, Ville de St-Jérôme

Robert Morin
Président du conseil,
Ville de Terrebonne

COMITÉ DE RÉDACTION
Patrice Furlan
Valérie Levée
Yves Racicot

**DIRECTION ARTISTIQUE ET
PAGE COUVERTURE**
Yves Racicot
Crédit photo : Yves Racicot

DIRECTRICE GÉNÉRALE
Magalie Laniel

RÉVISION
Lysandre Monette-Larocque

ÉDITION ET IMPRESSION
Précigrafik

DÉPÔT LÉGAL
Bibliothèque et Archives Canada
Bibliothèque et
Archives nationales du Québec
ISSN 0842-957X

Bref, c'est sous ce thème de la connectivité que nous vous proposons cette édition automnale de la *Revue québécoise d'urbanisme*. Les articles que vous y trouverez vous permettront de mieux vous familiariser avec les notions d'urbanisme et d'aménagement du territoire en cette époque de renouveau urbain et dans le contexte des nouvelles orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire.



UN COLLOQUE DES PLUS APPRÉCIÉS

Un petit mot au sujet du colloque AQU tenu les 30 et 31 mai dernier. Tout était parfaitement orchestré, soit le temps superbe qui était de la partie pour la visite terrain du vendredi du centre-ville de Sorel-Tracy et de l'excursion dans les îles de Sorel puis ce samedi incroyable en compagnie de conférenciers hors-pairs.

Parlant de connectivité (puisque c'est le thème de cette édition de la revue), voici une photo intéressante de quatre présidents ayant présidé le conseil d'administration de l'AQU, soit, de gauche à droite, Patrice Furlan, Pierre Dauphinais, Jean-Pierre St-Amour et Yves Racicot.

Sur ce, bonne lecture, et passez un superbe automne !

Le comité éditorial de la Revue

Les présidents de l'AQU
Crédit : Patrice Furlan



Chloé Hutchison, Architecte OAQ et PA LEED, Chloé Hutchison pratique en privé depuis 2008 et a collaboré avec de grandes firmes montréalaises. Mairesse d'Hudson et présidente de la Commission de la culture et du patrimoine de la CMM, elle combine rigueur technique, design et engagement pour des milieux de vie durables. De plus, Mme Hutchison est membre du conseil d'administration de l'AQU depuis 2023, dont elle a assumé le rôle de secrétaire pendant 2 ans.

« CONNECTER POUR MIEUX HABITER : LE CCU, MOTEUR OUBLIÉ DE LA COHÉRENCE URBAINE QUÉBÉCOISE » UN OUTIL SOUVENT OUBLIÉ AU SERVICE D'UN ENJEU CAPITAL

Par : **CHLOÉ HUTCHISON**, architecte, conseillère en bâtiment au Centre universitaire de santé McGill

Au Québec, la question de la connectivité du cadre bâti gagne en importance, surtout dans les petites et moyennes municipalités. Qu'il s'agisse de relier les différents quartiers entre eux, de mettre en place des réseaux de transport actif, de préserver des corridors écologiques ou encore de maintenir un équilibre entre l'ancien et le nouveau, la connectivité est un enjeu transversal souvent mal pris en compte.

Pourtant, beaucoup de municipalités disposent d'un levier peu exploité pour agir de manière précise et stratégique sur la qualité des liens entre les milieux de vie : le comité consultatif d'urbanisme (CCU). Souvent compris comme étant un simple organe d'approbation ou d'évaluation esthétique, le CCU pourrait cependant être d'une plus grande utilité, et jouer un rôle beaucoup plus structurant dans la cohérence d'ensemble du territoire. Encore faut-il changer notre point de vue, notre perspective sur cet outil.

Cet article propose un regard renouvelé sur le CCU, vu comme une interface locale de cohérence territoriale, capable d'influencer concrètement la connectivité du cadre bâti, bien au-delà de la simple conformité réglementaire. À travers des exemples concrets, des pratiques inspirantes et des recommandations claires, il vise à outiller les membres de CCU, les urbanistes municipaux et les élu-es pour mieux exploiter ce levier souvent mal connu et sous-utilisé.

COMPRENDRE LA CONNECTIVITÉ : BIEN PLUS QUE RELIER DES RUES

Dans le cadre bâti, la connectivité dépasse largement la simple notion de relier physiquement des rues. Elle comprend plusieurs dimensions qui agissent sur la qualité de vie, la résilience et la cohésion d'un territoire

f
in

LE CCU, UN LEVIER STRATÉGIQUE POUR LA CONNECTIVITÉ

- **Un rôle souvent sous-estimé** : le CCU est plus qu'un simple outil traitant de l'esthétique, il peut être un véritable acteur de cohérence territoriale.
- **Quatre dimensions de la connectivité** : physique (réseaux de déplacement), fonctionnelle (mixité des usages), paysagère et écologique (continuités naturelles), sociale (espaces partagés, sentiment d'appartenance).
- **Des bonnes pratiques clés** : intégrer des critères de connectivité dans la grille d'analyse, former les membres, utiliser des outils participatifs, collaborer avec d'autres comités et élus, adopter une approche proactive.
- **Un impact concret** : grâce au CCU, chaque projet peut devenir une opportunité d'améliorer la continuité et la résilience de la trame urbaine, favorisant un cadre bâti unique, identitaire, cohérent et accessible.

Connectivité physique : Assurer un maillage optimal entre les différentes composantes du territoire — routes, sentiers piétonniers, pistes cyclables, ruelles, espaces publics. Une bonne connectivité physique facilite la mobilité, réduit la dépendance à la voiture, et encourage les modes actifs.

Connectivité fonctionnelle : Par la proximité et la relation entre les usages — logements, commerces, services, loisirs —, rendre le quotidien plus fluide et intégré. La mixité des fonctions crée des quartiers vivants où les besoins essentiels sont facilement accessibles.

Connectivité paysagère et écologique : Le cadre bâti doit respecter et intégrer les continuités naturelles — trames vertes et bleues, corridors fauniques,

zones humides — pour assurer la biodiversité et soutenir la résilience environnementale.

Connectivité sociale et symbolique : Elle se traduit par le sentiment d'appartenance, la continuité du tissu social, la qualité des espaces partagés qui favorisent les rencontres, la sécurité et la vitalité communautaire.

Au Québec, notamment en milieu rural et semi-rural, ces dimensions font face à des défis spécifiques : lotissements en impasse, isolement des équipements publics, ruptures des continuités piétonnes, fragmentation des habitats naturels. Renforcer la connectivité reste pourtant un levier crucial pour bâtir des milieux durables, inclusifs et résilients.

Dans cette optique, le rôle du CCU prend tout son sens, en orientant les projets vers une meilleure intégration et cohérence territoriale.

LE CCU COMME INTERFACE LOCALE DE COHÉRENCE TERRITORIALE

Le comité consultatif d'urbanisme (CCU) est souvent vu comme un outil consultatif qui se limite à évaluer ponctuellement des projets, mais il peut en réalité jouer un rôle clé pour assurer la cohérence et la connectivité du cadre bâti à l'échelle locale.

Dans plusieurs municipalités québécoises, le CCU agit comme un capteur d'intentions entre différents acteurs — élus, urbanistes, promoteurs, citoyens — il permet d'intégrer des visions à plus long terme lors de l'analyse des projets de développement. Son rôle dépasse la simple conformité aux règlements discrétionnaires pour se concentrer sur la qualité d'ensemble du milieu de vie.

UN LABORATOIRE DE COHÉRENCE TERRITORIALE

Le CCU est un espace où se croisent les enjeux techniques, sociaux et environnementaux autour d'un projet. En prenant en compte la connectivité, il peut orienter les propositions vers un aménagement qui respecte et renforce le tissu identitaire du lieu et les liens existants — qu'il s'agisse de prolonger une trame piétonne, d'intégrer des corridors écologiques, ou de préserver des ensembles, des continuités patrimoniales.

INTÉGRER LA CONNECTIVITÉ DANS LES OUTILS RÉGLEMENTAIRES

Le CCU peut aussi jouer un rôle actif dans l'élaboration ou la révision des Plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), en y intégrant des critères liés à la connectivité qui vont au-delà de l'esthétique. Par exemple, un PIIA peut demander la création ou le maintien de liens piétonniers entre un nouveau lotissement et le noyau villageois existant, ou la conservation de corridors d'espaces naturels d'intérêt.

UN ACTEUR PIVOT EN CONTEXTE DE RESSOURCES LIMITÉES

Dans les petites municipalités, où les services d'urbanisme sont souvent réduits ou moins spécialisés, le CCU devient souvent la pièce maîtresse pour assurer un suivi attentif des projets et pour porter une réflexion stratégique. Sa diversité — élus, citoyens, professionnels — lui permet d'apporter un regard plus large, essentiel pour penser la connectivité dans son ensemble.

En somme, un CCU bien outillé et valorisé peut transformer chaque projet en une opportunité d'améliorer la trame urbaine et territoriale, contribuant ainsi à bâtir des milieux de vie plus cohérents, vivants, complets, accessibles et résilients.

EXEMPLES CONCRETS DE CONNECTIVITÉ BIEN (OU MAL) PENSÉE, ET LE RÔLE DU CCU

Pour mieux saisir comment le CCU peut agir concrètement sur la connectivité du territoire, il est utile de regarder quelques exemples québécois, souvent en milieux ruraux ou semi-urbains, où cet enjeu est particulièrement important.

1. Hudson : la trame villageoise comme fil conducteur

À Hudson, petite municipalité en Montérégie, le CCU a su s'appuyer sur les Plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) pour préserver et renforcer une trame villageoise cohérente. Le comité a encouragé la création de liaisons piétonnes et de ruelles reliant les quartiers entre eux et au cœur du village, évitant ainsi l'isolement des nouveaux développements. Cette approche a permis de garder un tissu urbain à l'échelle humaine, accessible par divers modes de déplacement actif, pour les gens de tous âges et

niveaux d'activité, et respectueux du patrimoine local, tout en améliorant la connectivité fonctionnelle et sociale.

2. Baie-Saint-Paul : corridors piétonniers et maillage vert

Dans cette ville reconnue pour son engagement environnemental, le CCU collabore étroitement avec les comités environnementaux pour intégrer les corridors écologiques dans les projets d'aménagement. Lors de l'analyse de certains projets résidentiels, le CCU a recommandé de conserver des zones boisées en continuité avec des sentiers pédestres existants, favorisant ainsi une connectivité écologique et récréative. Cette collaboration entre urbanisme et écologie illustre bien le rôle proactif que peut jouer un CCU dans la qualité et la continuité du cadre bâti.

3. Exemple d'une occasion manquée : lotissements en impasse dans plusieurs petites municipalités

À l'inverse, dans plusieurs cas, des CCU peu outillés ou limités à un rôle purement formel ont laissé passer des projets de lotissements fermés en impasse, sans lien piétonnier avec le reste du village. Ces configurations fragmentent le territoire, isolent les résidents et compliquent la mobilité active. Elles renforcent la dépendance à la voiture et affaiblissent la cohésion sociale locale. Ces exemples soulignent l'importance d'un CCU vigilant et engagé.

4. Révision de règlement : un levier concret

À Cowansville, la révision récente du règlement de lotissement, soutenu par des recommandations du CCU, a intégré l'obligation de créer des liens piétonniers et cyclables entre les nouveaux développements et les infrastructures existantes. Cette mesure simple mais stratégique a amélioré la connectivité du territoire, limité l'étalement et facilité le déplacement quotidien des citoyens.

Ces exemples montrent bien que le CCU peut être un levier efficace pour favoriser un cadre bâti cohérent, convivial, attractif, accessible et durable — ou, à l'inverse, qu'il peut laisser passer des décisions qui compromettent la qualité de vie.

BONNES PRATIQUES POUR UN CCU QUI RENFORCE LA CONNECTIVITÉ

Pour que le CCU devienne un levier réel de connectivité dans le cadre bâti, quelques bonnes pratiques sont à adopter, même dans des municipalités avec des ressources limitées.

1. Ajouter des critères de connectivité dans la grille d'analyse

Il est important d'intégrer dans la grille d'évaluation du CCU des critères précis sur la connectivité : continuité des réseaux piétonniers, liens entre usages, préservation des corridors écologiques, intégration dans la trame urbaine existante. Ces critères aident à orienter les discussions vers des enjeux concrets.

2. Former et sensibiliser les membres du CCU

Les membres, souvent bénévoles, gagnent beaucoup à être formés aux enjeux de la connectivité, aux modes actifs, à l'écologie urbaine ou à la planification intégrée. Cette formation enrichit les échanges et les recommandations.

3. Utiliser des outils visuels et participatifs

Cartes, maquettes, simulations numériques ou ateliers de coconception avec les citoyens facilitent la compréhension des enjeux et favorisent des solutions innovantes. Le CCU peut ainsi jouer un rôle d'animateur et de médiateur.

4. Favoriser la collaboration entre comités et avec les élus

Le CCU est plus efficace quand il travaille en synergie avec d'autres comités (environnement, mobilité, patrimoine) et quand ses recommandations sont bien transmises aux élus pour assurer un suivi et une intégration dans les politiques municipales.

5. Adopter une posture proactive et stratégique

Au lieu de se limiter à analyser les projets tels quels, le CCU peut s'impliquer en amont, influencer les orientations municipales et proposer des visions pour renforcer la cohérence territoriale sur le long terme.

Adopter ces pratiques permet de valoriser le rôle du CCU, d'améliorer la qualité des décisions locales et surtout de bâtir des milieux de vie plus connectés, vivants et durables.

CONCLUSION : POUR UN URBANISME DE LIENS, SANS BARRIÈRES

Le comité consultatif d'urbanisme, loin d'être un simple groupe conseiller traitant de la forme ou de l'esthétisme d'un projet, peut également devenir un acteur clé pour renforcer la connectivité du cadre bâti au Québec. En adoptant une vision élargie, des critères concrets et une posture proactive, le CCU contribue à bâtir des milieux de vie plus cohérents, attractifs, complets, accessibles et durables.

Changer notre regard sur le CCU permet d'ouvrir la porte à un urbanisme qui relie les territoires, favorise les rencontres et nourrit la vitalité locale. Un bon CCU ne freine pas les projets — il les connecte au territoire.



Valérie Levée

Docteure en biotechnologie végétale, Valérie Levée a travaillé dix ans en laboratoire avant de se tourner vers la communication scientifique. Collaboratrice au magazine FORMES depuis 2008, elle s'est notamment découvert un intérêt pour l'architecture et l'urbanisme. À la radio, on peut l'entendre à l'émission Moteur de recherche, sur Radio-Canada, et à Futur Simple sur CKRL 89,1. Elle est aussi animatrice pour le centre Déclat dont la mission est d'encourager le dialogue entre les scientifiques et le public.

LA CONNECTIVITÉ MUNICIPALE

VUE PAR GÉRARD BEAUDET

Par : **VALÉRIE LEVÉE**, journaliste science, architecture

Quand Gérard Beaudet a pris la parole à la fin du colloque de l'AQU, il n'était plus qu'à quelques heures de sa retraite. Mais cela ne l'a pas empêché de livrer une conférence taillée sur mesure au thème du colloque, soit la connectivité municipale.

En guise d'introduction, il nous a servi un dialogue farci d'acronymes du milieu municipal entre un membre d'un CCU qui parle de PPCMOI et son interlocuteur non initié au jargon municipal qui questionne « le PP c'est toi ? ». S'ensuivait un quiproquo, démontrant que la première des connectivités est celle de la communication, sans quoi, le courant ne passe pas.

Partant donc du principe qu'une bonne communication suppose de définir les termes et les concepts, Gérard Beaudet a enchaîné avec une définition de la connectivité en se référant à la théorie des graphes. La connectivité serait alors « une manière de mettre en relation des choses qui ont un certain nombre de points communs », décrit-il. La théorie des graphes trouve des applications dans de multiples domaines comme la géographie, l'économie, l'écologie, les transports... et donc l'urbanisme, où elle permet de modéliser les connectivités d'ordre municipal, urbaine et écologique.

Sur la lancée des définitions, Gérard Beaudet précise que « la connectivité municipale réfère à la capacité d'une municipalité à assurer une liaison entre ses services, ses infrastructures et ses citoyens », tout en faisant remarquer que la ville s'apparente aujourd'hui à une coopérative de services fiduciaires du bien commun. « La connectivité urbaine englobe les moyens mis en place pour faciliter les déplacements des personnes et des biens de la ville », poursuit Gérard Beaudet. La mobilité assure la connexion des personnes au territoire et tous les moyens de transport doivent être connectés pour accéder autant aux lieux de travail, de services et de loisirs. Mais la connectivité urbaine ne doit pas être réfléchie uniquement en termes de moyens de transport, car elle regarde aussi



Gérard Beaudet

l'aménagement du territoire et notamment la distribution et la mixité des usages et des activités. Enfin, la connectivité écologique vise le déplacement sans entrave des espèces animales et végétales en plus de favoriser les processus naturels.

UN ENTRELAÇS DE CONNECTIVITÉS

La connectivité municipale est donc plurielle, mais elle est aussi complexe, car les différents réseaux de connectivité sont eux-mêmes connectés entre eux.

Une connectivité peut donc en servir une autre. Par exemple, un parc linéaire sert la connectivité écologique, mais s'il est traversé par un sentier ou une piste cyclable reliant deux quartiers, c'est aussi un corridor de mobilité. C'est aussi un lieu de rencontre, un espace de connexion à la nature et un élément du système de gestion des eaux pluviales. « Le bien commun en retiendra d'autres bénéfices que la seule protection des écosystèmes », note Gérard Beaudet qui invite du même coup à élargir la définition des équipements collectifs. Il donne l'exemple des bibliothèques municipales qui ne se résument plus aujourd'hui à des collections de livres au seul service des lecteurs et lectrices, mais sont conçues comme des tiers-lieux, des lieux de sociabilité offrant une panoplie de services et d'activités à l'ensemble de la collectivité. Beaucoup d'équipements portent ce potentiel de devenir des lieux de construction du rapport à la collectivité. Mais cette multifonctionnalité suppose de sortir de l'urbanisme fonctionnaliste où chaque quartier ne reçoit qu'une seule vocation.



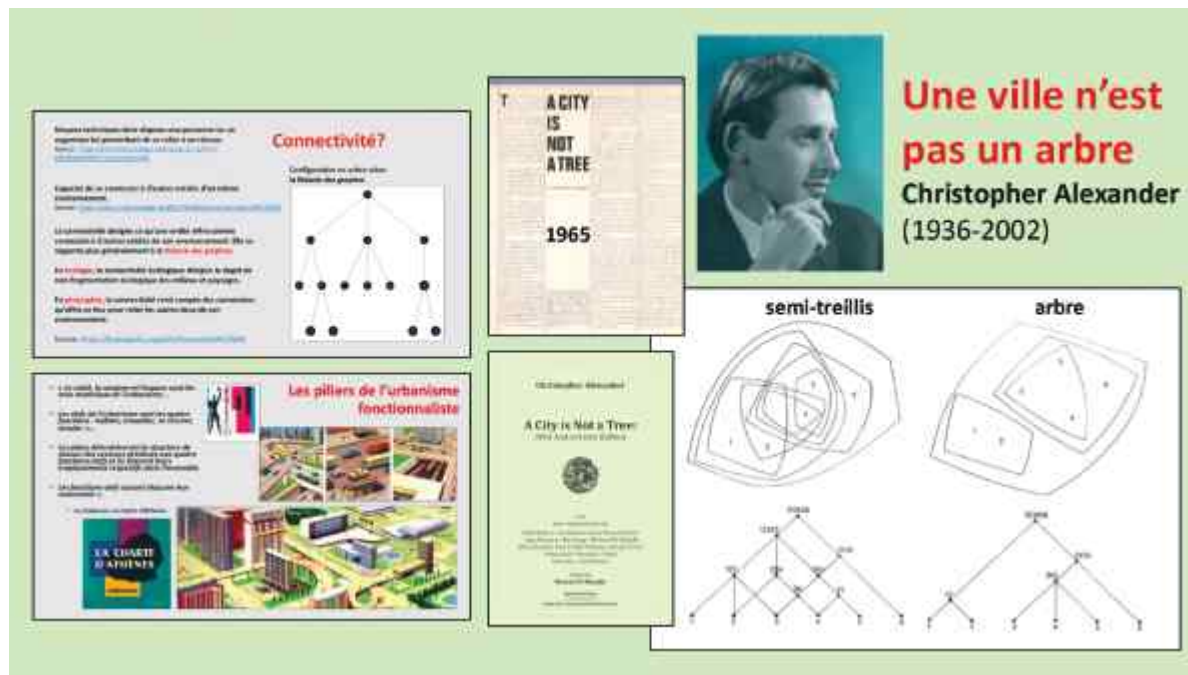
Illustrations tirées de la présentation de M. Beaudet

Inversement, rompre une connectivité peut en briser une autre. C'est particulièrement vrai des autoroutes qui, tout en étant des infrastructures de connectivité automobile, font barrières aux déplacements actifs, isolent les quartiers et détruisent la connectivité écologique. Gérard Beaudet énumère les exemples : l'autoroute de Francheville, aujourd'hui Félix-Leclerc, à Trois-Rivières, qui a fragmenté le territoire et créé des isolats résidentiels ; à Québec, l'autoroute Dufferin-Montmorency qui a scindé les battures de Beauport et fait perdre l'accès au fleuve à la population ; à Sainte-Catherine et à Saint-Lambert, les écluses de la Voie maritime du Saint-Laurent qui a détruit les milieux humides et coupé l'accès au fleuve.

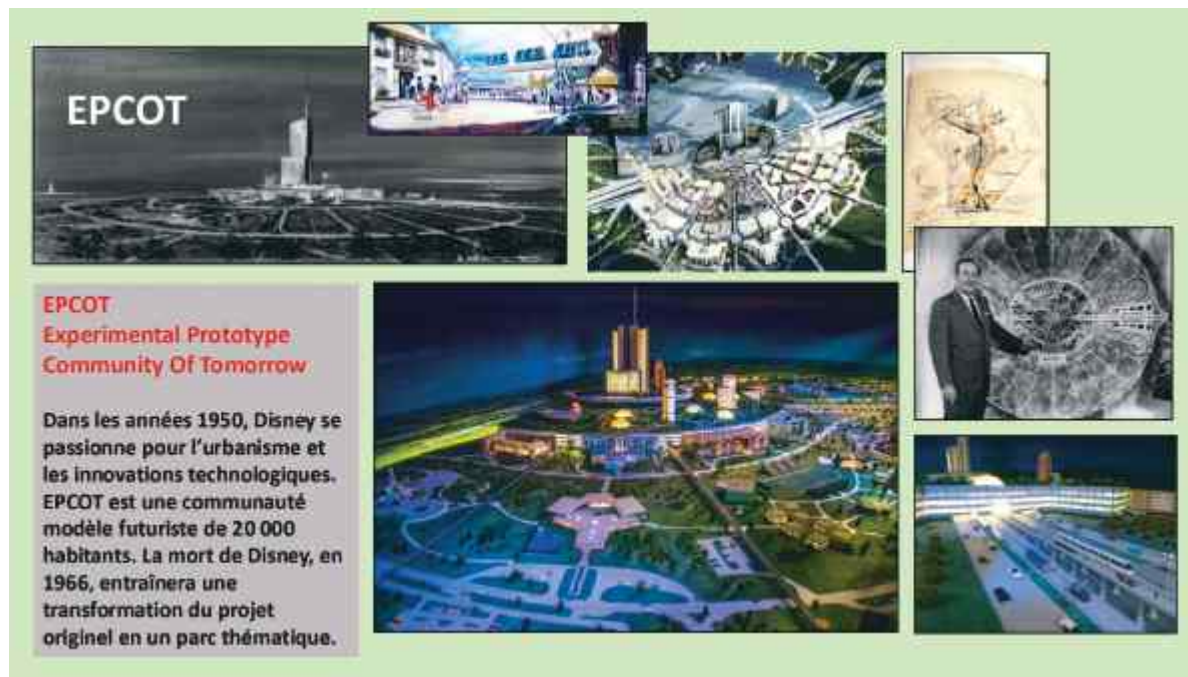
Cet entrelacs de connectivités révèle la complexité de la ville, comme l'a décrit en 1965 l'architecte Christopher Alexander dans son livre *A city is not a tree*, arbre faisant référence à une forme particulière de graphe. La ville n'est donc pas un arbre où chaque point est relié à un unique point, mais plutôt une sorte de treillis où chaque point est en relation avec un nombre variable de points.

CONNECTIVITÉ NUMÉRIQUE OU DÉCONNEXION ?

L'urbaniste Michael Batty a développé la complexité de la ville dans plusieurs livres (*The new science of cities*, *Cities and complexity*, *Urban modelling...*), de même que Melville Campbell



Branch (*Comprehensive city planning, Continuous city planning : integrating municipal management and city planning...*) pour en arriver à l'idée que la complexité de la ville pouvait être pilotée depuis un tableau de bord par des méthodes informatiques. C'est d'ailleurs ce qu'avait imaginé Walt Disney avec EPCOT, acronyme de Experimental Prototype Community Of Tomorrow, dans les années 1950 et 60. Walt Disney s'était en effet passionné pour l'urbanisme et les nouvelles technologies et avait rêvé d'une ville bâtie sur les principes de la connectivité pour en garantir l'efficacité. Ce qui était initialement un projet de ville est finalement devenu un parc récréatif, mais la vision d'une ville pilotée a perduré pour déboucher sur la ville intelligente. Aujourd'hui, «les gens derrière l'intelligence artificielle carburent là-dessus, même s'ils n'ont rien inventé et proposent juste de nouveaux moyens d'organiser le pilotage de ce qu'est une ville», relève Gérard Beaudet.



Illustrations tirées de la présentation de M. Beaudet

numérique, car il reste des territoires mal couverts par Internet et la littératie numérique n'est pas universelle. Inversement et, paradoxalement, dans une ville, « si les gens n'ont de rapport à leur ville qu'à travers un écran, la municipalité devient évanescence et on déshumanise le rapport entre les citoyens et la municipalité », craint Gérard Beaudet. La connectivité numérique devient source de déconnexion.

RÉPARER ET AMÉNAGER LES CONNECTIVITÉS

Ces exemples d'autoroutes qui ont brisé les connectivités montrent comment des choix d'aménagement peuvent se révéler néfastes quelques années plus tard. Heureusement, des corrections ont parfois permis de rétablir une certaine connectivité. Ainsi, les rives de la rivière Saint-Charles, autrefois bétonnées, sont maintenant végétalisées et reliées par des passerelles. De même, la promenade Samuel-De Champlain qui chemine le long du fleuve est une destination de choix pour la détente, la course à pied, la baignade et plus généralement pour se fondre dans l'ambiance du fleuve. « Ces exemples montrent qu'on peut poser des gestes qui ont des conséquences considérables en matière de connectivité », commente Gérard Beaudet.

Il a aussi rappelé quelques concepts d'aménagement urbain développés au siècle dernier, mais qui demeurent pertinents. Ainsi, l'urbaniste Yan McHarg proposait de s'appuyer sur les caractéristiques du territoire comme la géologie, la topographie et l'hydrologie pour définir un canevas d'aménagement, et donc un zonage ancré sur le territoire. L'urbaniste William Whyte,

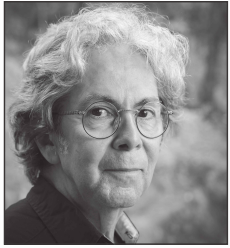


Illustrations tirées de la présentation de M. Beaudet

lui, faisait le constat d'une occupation incomplète du territoire urbain. Entre les autoroutes ou les sites industriels, des interstices oubliés ou négligés sont délaissés d'occupation en plus de ponctuer la trame urbaine d'autant de discontinuités. Ces vides interstitiels, William Whyte préconisait de les remplir et de les inclure dans l'aménagement de la ville. Un autre concept développé aux États-Unis dans les années 1920 est celui de l'unité de voisinage. « C'était un concept très vertueux où chaque voisinage avait accès à des services et commerces de proximité, décrit Gérard Beaudet. Mais ce concept vertueux a complètement été gommé par l'automobile ».

La connectivité ne se résume donc pas à la mobilité et aux technologies numériques. « La connectivité,

c'est une manière de s'interroger sur notre rapport au territoire, nos rapports d'entregens, nos rapports à nos institutions », concluait Gérard Beaudet. Et c'est avec cette connectivité plurielle et complexe qu'il faut penser la ville pour éviter que des décisions d'aménagement d'aujourd'hui ne se révèlent néfastes dans quelques années.

**Yves Racicot**

Après des études en communication, baccalauréat et maîtrise, il a obtenu une maîtrise en art dramatique et a poursuivi ses recherches au doctorat en Études et pratiques des arts. Il a été réalisateur pendant 25 ans et a enseigné à l'UQAM en Communications et au doctorat en Études et pratiques des arts. Il se passionne pour l'architecture et l'aménagement du territoire pour mieux adapter nos projets à l'environnement. Il siège au conseil d'administration de l'AQU depuis 2017, et comme président depuis 2022.

STUKELY-SUD DANS LES CANTONS-DE-L'EST

Par : **YVES RACICOT**, président de l'Association québécoise d'urbanisme

Pourquoi, dans ce numéro de notre revue portant sur **La connectivité municipale avec les CCU, les élus et les citoyens, nous intéressons-nous à Stukely-Sud (+/- de 1200 de population) ?**

Selon l'urbaniste émérite Gérard Beaudet, «la connectivité municipale réfère à la capacité d'une municipalité à assurer une liaison entre ses services, ses infrastructures et ses citoyens». André L'Espérance à Stukely-Sud est en ce sens un agent de connectivité municipale.

André est conseiller municipal et membre du CCU. Il n'en est pas le président, par conviction mais sans en faire un dogme, pour laisser plus de place à la contribution citoyenne, estimant que c'est un des moyens pour favoriser une étude des dossiers un peu plus distanciée en évitant de donner encore plus de poids à la parole d'un élu.

Il accorde beaucoup d'importance à l'apport du CCU, conscient que le conseil municipal n'aurait tout simplement pas le temps d'étudier aussi finement toutes les demandes qui transitent par ce comité.

Au CCU de Stukely-Sud, il y a 6 citoyens, dont le président, un élu et un officier municipal. Pour y assumer son rôle, qui ressemble un peu à celui d'un agent de liaison ou, si vous préférez de connectivité, André porte 3 chapeaux ; le premier en tant que représentant du conseil auprès du CCU ; le deuxième en tant que représentant du CCU auprès du conseil et le

Chloé Hutchison, dans son article «Connecter pour mieux habiter : le CCU, moteur oublié de la cohérence urbaine québécoise» : Changer notre regard sur le CCU permet d'ouvrir la porte à un urbanisme qui relie les territoires, favorise les rencontres et nourrit la vitalité locale. Un bon CCU ne freine pas les projets, il les connecte au territoire.

troisième comme représentant du conseil et du CCU auprès des citoyens lors des séances publiques.

Concrètement, comme d'autres l'avaient initié, il présente publiquement lors des séances du conseil les dossiers que le CCU a étudiés. Il utilise les diapositives qui ont servi de support pour l'analyse des projets soumis, rappelle les critères utilisés pour en faire l'évaluation, rend compte de la conformité de la demande ou de la justification d'une dérogation et présente la recommandation du CCU.

Stukely-Sud, par cette approche transparente des travaux du CCU, me semble innover. Je n'avais jamais entendu parler de ce genre d'exposé à chacune des séances d'un conseil. Certes, la municipalité prend les précautions nécessaires pour ne pas enfreindre les règles de protection des renseignements personnels et de confidentialité des ateliers des CCU. Seuls les recommandations et les critères sur lesquels elles se fondent sont rendus publics. Les délibérations des membres lors des échanges pour l'étude des dossiers demeurent confidentielles.

Cela incite aussi les membres des CCU à ne pas tourner les coins ronds. Leur travail est pris au sérieux, leur rôle est mis

Centre culturel Saint-Matthew, Stukely-Sud
Crédit : Yves Racicot



en valeur. Et cela donne le goût aux citoyens de devenir membre du CCU. De surcroît, les citoyens présents aux séances du conseil et ceux qui visionnent leurs enregistrements peuvent mieux comprendre le fondement de certaines décisions de la municipalité et peuvent s'éduquer ainsi à l'urbanisme. Une passerelle de plus entre le citoyen et l'appareil municipal.

Stukely-Sud est une petite municipalité qui peut difficilement servir de modèle à de plus grandes où les projets soumis au CCU abondent. Mais il n'est pas interdit de penser que, pour des projets présentant des enjeux importants pour la collectivité ou ayant un caractère exemplaire, certaines municipalités suivent l'exemple de Stukely-Sud. Ce qui pourrait, à première vue, sembler chronophage pourrait peut-être permettre de gagner du temps en désamorçant en amont une montée en épingle d'obstructions par des citoyens mal informés. L'éducation à l'urbanisme, voire l'acceptabilité sociale, serait bien servie.

La prise en compte de la connectivité municipale sous-entend que l'on permet aux citoyens de mieux comprendre les enjeux des projets et les cadres dans lesquels ils s'inscrivent. Et pour cela, il faut nous instruire.

André L'Espérance est aussi pédagogue. Il a été chargé de cours à l'Université de Sherbrooke. Aux citoyens, il explique ce qu'est un critère qui, soit dit en passant, n'est pas évident pour tout le monde. Pour les membres des CCU devant interpréter des critères, pour convenir d'une recommandation, la bonne compréhension de ce qu'est un critère revêt la plus haute importance.

Pour André, un bon critère doit être suffisamment

clair pour permettre la concordance des jugements. Il est une caractéristique ou une propriété qui permet à deux personnes jugeant de la même situation de se référer au même repère pour en arriver à un jugement commun.

L'interprétation rigoureuse de critères est parfois plus simple à dire qu'à faire. Les nombreuses caractéristiques des projets de PIIA ne sont pas toujours faciles à passer au tamis des critères municipaux.

Bien avant sa participation au CCU, pour l'interprétation de critères devant clarifier des situations complexes, André en a vu d'autres. Après ses études de Maîtrise en relations internationales à l'Université McGill, il a fait carrière (45 ans) en collaborant à la direction de services de rémunération d'entreprises d'envergure opérant dans des champs d'activités on ne peut plus diversifiés. Pensons à sa longue collaboration avec Steinberg, la Fédération des Infirmières du Québec et avec le Cirque du Soleil.

Il a donc dû formuler et composer toutes ces années avec des critères complexes et apprendre à les expliquer. Cela n'a pas toujours été simple. Surtout que la question de l'équité salariale lui tenait à cœur. Par exemple, comment établir et expliquer les critères pour atteindre l'équité chez Steinberg entre un boucher et une caissière ? Ou encore, au Cirque du Soleil, comment déterminer la rémunération d'un clown ? Et parmi les clowns, il y a ceux qui interagissent avec le public et ceux qui n'ont qu'un rôle de support. Ou encore, comment évaluer pour la rémunérer la contribution de ces médaillés d'or olympique que le Cirque du Soleil recrutait pour en faire des artistes ?

Il fallait donc comparer les contributions

individuelles pour bien les rémunérer en s'appuyant sur des critères. Et dans certains cas, si vous me permettez la comparaison, l'appréciation consistait à évaluer le PIIA du clown (**Plan d'Intervention et d'Intégration Artistique**). Une opération plus sérieuse qu'il y paraît au premier abord à tout le moins aussi complexe que l'intégration d'une unifamiliale dans un cadre bâti de bungalows.

Parallèlement à sa carrière dans la région métropolitaine, il a élevé avec Francine leurs 3 enfants à Stukely-Sud. Ils en sont résidents permanents depuis 43 ans, sur une propriété de 350 acres qu'ils ont acquise il y a une cinquantaine d'années au moment où ils n'avaient même pas de voiture. C'était une ferme abandonnée, la résidence avait été incendiée, il ne restait que les moellons de la fondation. Tout était à faire ou à refaire.

Aujourd'hui, cette propriété est principalement devenue une forêt certifiée FSC pour le respect d'une sylviculture durable.

Si André L'Espérance s'engage dans sa municipalité, cette affirmation de soi, c'est pour assurer à ses enfants la continuité de sa mission, notamment celle de sylviculture durable et pour redonner à sa communauté un peu plus que ce qu'il a acquis.

Merci Monsieur André L'Espérance pour votre contribution.



M. André L'Espérance
Crédit : Francine Benoit



Fabienne Déturche travaille chez Corridor appalachien, organisme de conservation, depuis 3 ans. Elle collabore avec les MRC et les municipalités des Montagnes Vertes du Nord pour prendre en compte la protection des milieux naturels et la connectivité écologique dans les décisions relevant des instances municipales.

Fabienne travaille également depuis 2015 dans le monde municipal. Aujourd'hui, elle partage sa semaine de travail entre Corridor appalachien en tant que chargée de projet et la municipalité de Bolton-Est en tant qu'adjointe à la direction générale.

DES MILIEUX DE VIE EN RÉSEAU : L'ÉCOLOGIE COMME FIL CONDUCTEUR

Par : **FABIENNE DÉTURCHE**, chargée de projet, Corridor appalachien

Avec l'adoption des nouvelles Orientations gouvernementales en aménagement du territoire (OGAT) en décembre 2024, **la conservation des milieux naturels d'intérêt, la résilience des écosystèmes et le maintien de la connectivité écologique** s'imposent désormais comme des enjeux incontournables à intégrer dans la démarche de planification territoriale. Les schémas d'aménagement devront donc être conformes aux OGAT et répondre à ces enjeux écologiques. Les municipalités vont donc être appelées à se conformer au schéma d'aménagement et à mettre en œuvre ces nouveaux objectifs.

Élus, professionnels des municipalités et membres du CCU doivent donc être très au fait de ces enjeux lors de l'analyse de projets. D'ailleurs, comme l'écrit Chloé Hutchison, «le CCU n'est pas qu'un simple outil traitant de l'esthétique, il peut être un véritable acteur de cohérence territoriale». La cohérence écologique constitue donc un nouvel enjeu à prendre en compte dans les analyses.

1. Quand on parle de connectivité écologique, de quoi parle-t-on ?

La connectivité écologique fait d'abord et avant tout référence à ce que l'on appelle un **réseau écologique**. **Un réseau écologique comprend des noyaux d'habitats et des corridors écologiques.**

Le maintien d'un réseau écologique vise des espèces cibles, généralement des espèces à grands domaines vitaux ou des espèces en situation précaire. La protection des habitats de ces espèces contribue à préserver l'intégrité des milieux naturels et, par le fait même, la qualité des services écologiques que ces milieux naturels fournissent.

Le maintien et la restauration des milieux naturels qui forment le réseau écologique constituent en effet une mesure d'atténuation et d'adaptation reconnue pour la résilience des écosystèmes, de la biodiversité et des communautés humaines face aux changements climatiques (St-Pierre et al., 2019).

2. Quelles sont les menaces au maintien du réseau écologique ?

À l'échelle d'un territoire municipal, il est essentiel de **maintenir ou de restaurer les parcelles d'habitats et les corridors écologiques**, qu'ils soient continus ou morcelés, en reconnaissant que **l'aménagement du territoire constitue un levier fondamental** pour assurer leur pérennité.

L'anthropisation provoque notamment une diminution des habitats disponibles pour les espèces fauniques et floristiques, une fragmentation des habitats et des corridors écologiques, ce qui réduit les possibilités de déplacement, de reproduction et d'alimentation de la faune. La perte de connectivité écologique isole certains habitats, ce qui compromet alors la pérennité de l'espèce, augmente les risques de collisions avec la faune et engendre fréquemment des problèmes de cohabitation avec l'humain.



RÉSEAU ÉCOLOGIQUE ET CONNECTIVITÉ

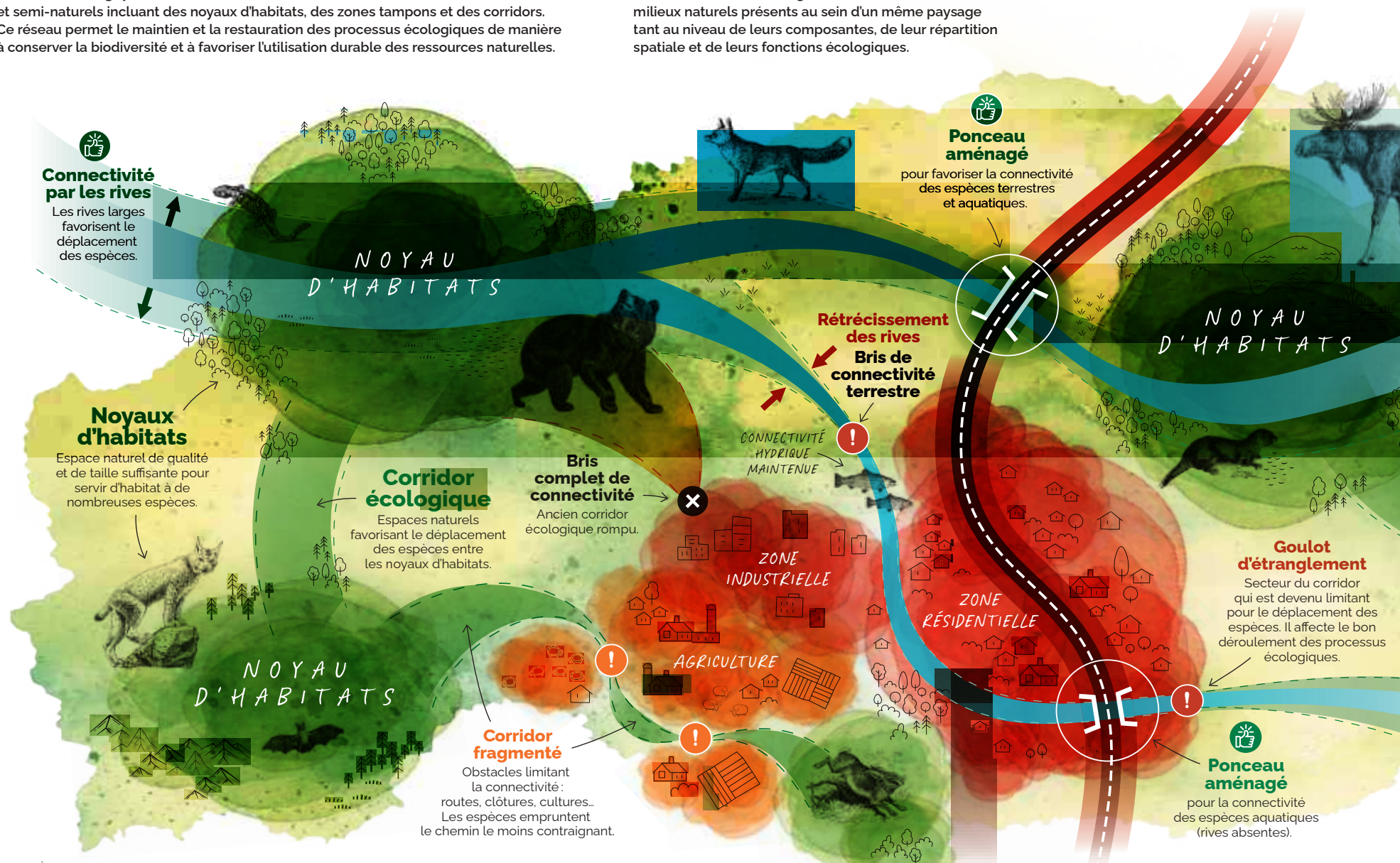
RÉSEAU ÉCOLOGIQUE ET

Un **réseau écologique** est un réseau cohérent et interconnecté de milieux naturels et semi-naturels incluant des noyaux d'habitats, des zones tampons et des corridors. Ce réseau permet le maintien et la restauration des processus écologiques de manière à conserver la biodiversité et à favoriser l'utilisation durable des ressources naturelles.

La **connectivité** est le degré de connexion entre les divers milieux naturels présents au sein d'un même paysage tant au niveau de leurs composantes, de leur répartition spatiale et de leurs fonctions écologiques.

WWW.AQU.QC.CA

| Vol. 45-2 Septembre 2025 |



MERCI À NOS PARTENAIRES FINANCIERS

Ce projet a été réalisé avec l'appui financier de :
This project was undertaken with the financial support of:



Environnement et
Changement climatique Canada

Environment and
Climate Change Canada

Québec



Fondation de la faune du Québec

Hydro
Québec



Corridors écologiques



CORRIDOR ÉCOLOGIQUE :

La portion donnée d'un paysage dont les composantes et/ou les milieux naturels favorisent le déplacement d'espèces ciblées, ou le déroulement de processus écologiques, entre les noyaux d'habitats.

NOYAU D'HABITATS :

Une aire ayant une taille suffisante, un couvert naturel adéquat et une qualité acceptable pour servir d'habitat pour plusieurs espèces caractéristiques d'une région ou pour certaines espèces focales (espèces sensibles). Cet habitat répond aux besoins fondamentaux de ces espèces (abri, d'alimentation, reproduction, etc.). Ces noyaux d'habitats sont des milieux naturels qui contribuent à assurer le maintien de populations d'espèces et abritent des écosystèmes suffisamment grands pour maintenir un régime de perturbations naturelles.

Exemples d'espèces à grands domaines vitaux au Québec : ours noir, orignal, caribou forestier, lynx roux, lynx du Canada

Exemples d'espèces en situation précaire : tortue des bois, grive des bois, salamandre pourpre, petite chauve-souris brune, rainette faux-grillon

En aménagement du territoire, l'objectif dépasse la seule protection des espèces : il vise à maintenir l'intégrité des milieux naturels, dont ces espèces cibles sont des indicateurs. Cette intégrité est directement liée à la qualité des services écologiques que ces milieux procurent à nos sociétés.

Parmi les principales pressions exercées sur le réseau écologique figurent le **développement résidentiel, industriel et commercial, l'étalement urbain, les activités agricoles intensives, certaines pratiques forestières, ainsi que les infrastructures routières**. Les **barrières physiques** telles que les autoroutes ou certains types de clôtures peuvent devenir **infranchissables pour la faune, et la dégradation de la qualité écologique de certains milieux naturels** empêche les espèces d'y compléter leur cycle de vie.

3. Quels éléments devraient être considérés par les élus et les membres du CCU lors de l'analyse d'un projet ?

L'analyse d'un projet (dérogation mineure, PIIA, PAE, par exemple) devrait être effectuée, certes à l'échelle du lot, mais également à une échelle plus macroscopique de manière à ce que l'impact du projet sur une section du réseau écologique, voire même sur l'ensemble du réseau écologique puisse être appréhendé.

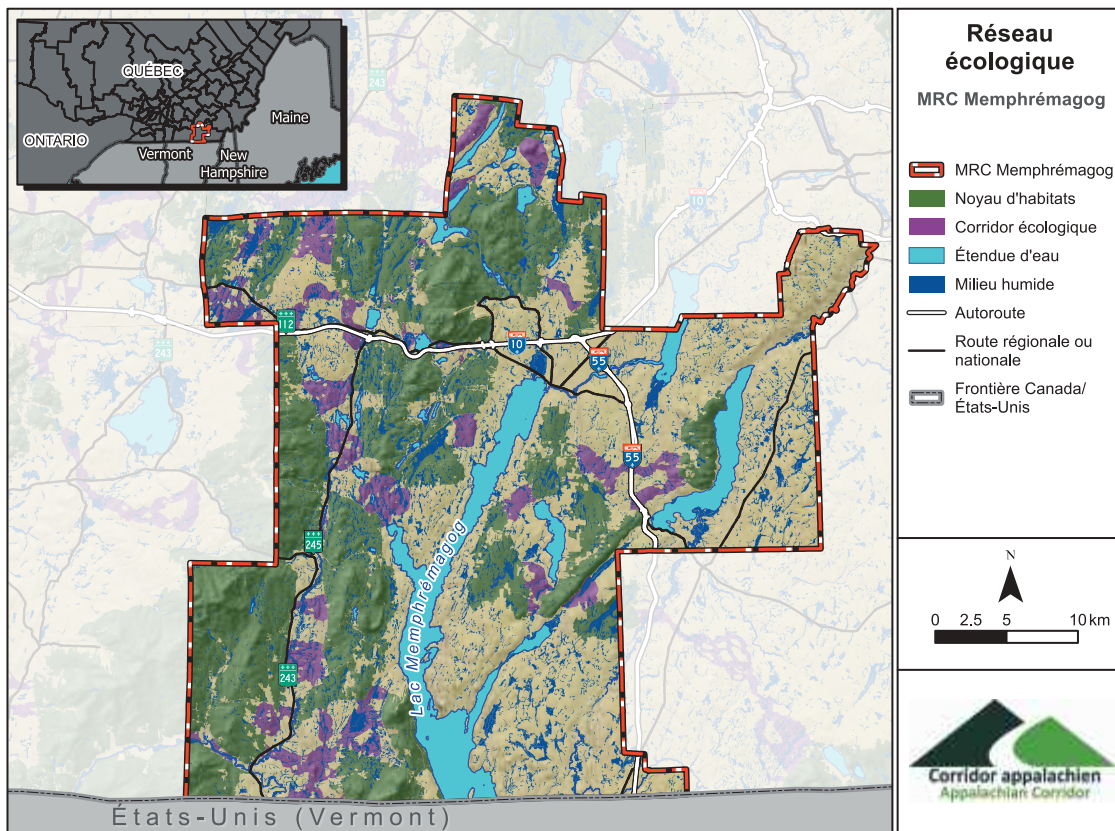
Cette analyse requiert une excellente connaissance du milieu et pour ce faire, la cartographie du réseau écologique devrait être un préalable. Les MRC vont être amenées à élaborer leur réseau écologique dans le cadre de la conformité de leur schéma d'aménagement aux OGAT.

Il est important de noter que l'échelle régionale (celle de la MRC) ne doit pas faire oublier que les milieux naturels non cartographiés à cette échelle, mais présents localement, peuvent également avoir une grande valeur écologique. En effet, même en dehors du réseau écologique régional, on peut retrouver des milieux riches qui rendent des services essentiels à la population.

On cherchera toujours à limiter la perte de milieux naturels, que ce soit des noyaux d'habitats ou des corridors écologiques, donc à développer des infrastructures en dehors du réseau écologique. Autant que faire se peut, les usages devraient être de moindres impacts dans le réseau écologique et les normes associées devraient privilégier le maintien des actifs naturels.

Si le projet fragmente le réseau écologique, on tentera d'atténuer les impacts en s'assurant de :

A. Limiter la fragmentation du milieu naturel et « l'effet lisière » ou « l'effet bordure ». L'objectif est de conserver des milieux naturels d'une taille intéressante et d'un seul tenant pour maximiser les habitats d'intérieur et minimiser les « effets lisières ».



Exemple d'un réseau écologique à l'échelle de la MRC de Memphrémagog
D'après MRC Memphrémagog, 2025.

B. Vérifier que les corridors écologiques soient suffisamment larges pour assurer le déplacement des espèces ciblées. À titre indicatif, on considère qu'un corridor devrait avoir un minimum de 60 m de large pour la moyenne faune (pékan, renard, porc-épic, par exemple) et un minimum de 100 m pour la grande faune (ours, orignal, lynx). Ces chiffres sont à manier avec prudence, car il y a des nuances. De manière générale, plus le corridor est long, plus il devrait être large. De plus, si un corridor traverse un milieu dominé par les activités anthropiques, il devrait être plus large également. On devrait également s'assurer que la connectivité écologique soit maintenue dans un long terme ;

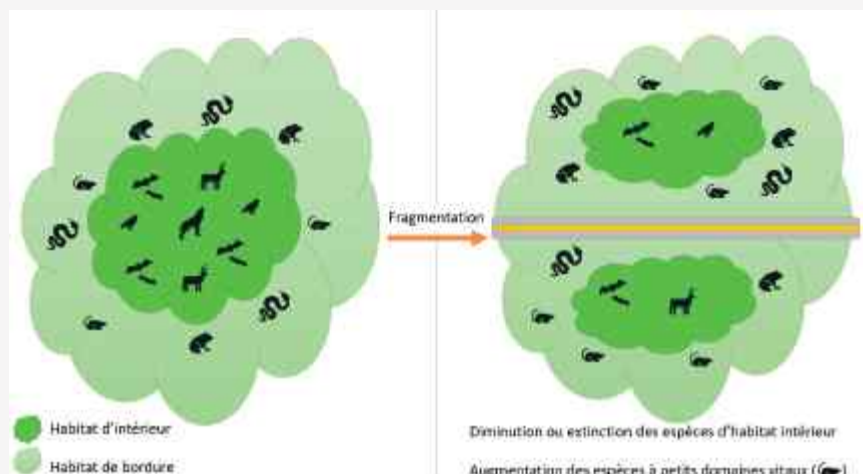
C. Vérifier que le projet ne crée pas de goulot d'étranglement. Un goulot d'étranglement est une partie d'un corridor relativement étroite où le déplacement des espèces risque de se concentrer en raison d'une configuration défavorable ou d'un couvert naturel contraignant. Il s'agit d'un facteur de limitation de la dispersion des espèces. La perte d'un goulot d'étranglement affecte en effet la fonctionnalité du corridor écologique. On devrait, dans les goulots d'étranglement, viser des projets de restauration.

LES IMPACTS DE LA FRAGMENTATION :

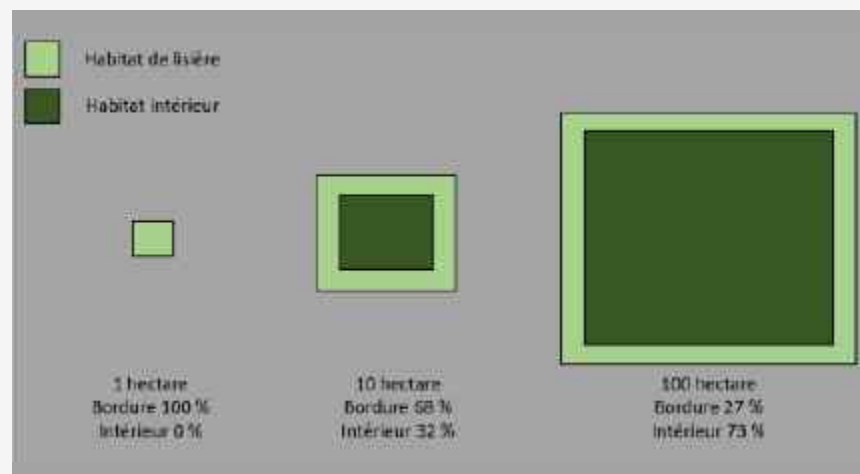
- Les fragments d'habitats isolés peuvent devenir trop petits pour soutenir des populations viables ;
- Les espèces ont plus de difficulté à se déplacer, à se nourrir et à se reproduire, ce qui perturbe les équilibres naturels ;
- Les animaux, privés de leur habitat naturel, peuvent s'approcher des zones urbaines, entraînant des conflits avec les humains ;

LES IMPACTS DE LA FRAGMENTATION S'AGGRAVENT AU FIL DU TEMPS ET SONT CUMULATIFS :

- Diminution progressive de la biodiversité ;
- Les interactions entre les espèces sont perturbées, ce qui peut entraîner des déséquilibres écologiques (la disparition de certains prédateurs peut favoriser la prolifération de certaines espèces) ;
- Effet-lisière : la lisière ou la bordure est la zone de contact entre les milieux naturels et anthropisés. Elle favorise l'introduction d'espèces envahissantes, d'espèces parasites, nuit à l'intégrité écologique de l'habitat d'intérieur et provoque la diminution de la diversité des espèces originelles ;
- La fragmentation de forêts peut modifier les régimes climatiques locaux, entraînant des changements de température et d'humidité qui affectent la faune et la flore.



Fragmentation
(tiré de Grivegné-Dumoulin, 2020)



Effet de bordure
(tiré de Grivegné-Dumoulin, 2020)

D. Assurer la protection des milieux humides : ceux-ci sont la plupart du temps ce que l'on appelle des points chauds de biodiversité et offrent des services écosystémiques essentiels face aux changements climatiques ;

E. Assurer la protection de l'intégrité des milieux humides et hydriques en maintenant de larges zones riveraines (bandes tampons). Les zones riveraines sont des secteurs de déplacement privilégié pour la faune. Cette bande de protection joue également un rôle important pour le maintien de la qualité de l'eau ;

F. Vérifier que les ponceaux municipaux dans les projets assurent la connectivité aquatique et potentiellement la connectivité terrestre s'il y a lieu.

Les instances régionales et municipales devraient valider avec le ministère des Transports et de la Mobilité Durable (MTMD) et l'organisme de conservation local la présence de ponceaux modifiés favorisant la connectivité écologique ou de ponceaux qui permettent une connectivité adéquate. **Il importe alors de maintenir de part et d'autre de ces ponceaux suffisamment de milieux naturels pour s'assurer que leur fonction liée à la connectivité écologique perdure. Les autoroutes et les routes numérotées constituent en effet des éléments de fragmentation très majeurs du réseau écologique, ainsi pour que des espèces continuent d'utiliser ces ponceaux pour traverser ces infrastructures, le maintien d'une trame naturelle de part et d'autre des ponceaux doit être planifié.**

CONCLUSION

Le maintien de la biodiversité et, par là même, de milieux naturels intègres, est fondamental pour la résilience de nos territoires. C'est dans cette perspective que les nouvelles OGAT exigent désormais la protection des milieux naturels et de la connectivité écologique.

Les outils de planification doivent donc considérer le réseau écologique, composé de noyaux d'habitats et de corridors écologiques, pour que ces milieux puissent assurer leurs fonctions et offrir des services écosystémiques essentiels à la population.

Dans ce contexte, les élus, les professionnels des municipalités, les membres des comités, en premier lieu les membres du CCU, sont appelés **à mieux comprendre les enjeux écologiques présents sur leur territoire et à utiliser l'ensemble des leviers dont ils disposent pour mettre en œuvre la protection et la restauration des milieux naturels et de leur connectivité écologique.**

Grivegnée-Dumoulin, V. 2020. Intégration de la connectivité écologique dans les outils d'aménagement du territoire des instances municipales présentes sur le territoire d'action de Corridor appalachien. Essai présenté au Centre universitaire de formation en environnement et en développement durable en vue de l'obtention du grade de maîtrise en environnement (M. Env.). Sous la direction de Marc-André Guertin. Université de Sherbrooke, 74 p.

MRC Memphrémagog. (2025. Schéma d'aménagement et de développement durable, Version administrative — mars 2025 [règlement N°16-23 et ses amendements]. 2025. 309 p.

St-Pierre, D., Nappi, A., de Bellefeuille, A., Lévesque Aubé, A.-A., Sylvie Martin, S. 2019. La connectivité au-delà des frontières : Résolution 40-3 concernant la connectivité écologique, l'adaptation aux changements climatiques et la conservation de la biodiversité.

Le Naturaliste Canadien, 143, n° 1, 2019.

Ressource utile

L'Initiative Québécoise Corridor Écologique possède des données permettant d'identifier les milieux naturels d'intérêt, ainsi que les corridors écologiques présents sur un territoire donné (<https://linktr.ee/iqce> ; <https://bit.ly/45d4gmp>).

**Maggie Harvey**

Titulaire d'un baccalauréat en sciences de l'environnement, Maggie a d'abord œuvré pendant plusieurs années comme sommelière et restauratrice à Montréal. Son intérêt pour l'agriculture moderne l'a menée à réfléchir aux changements nécessaires dans nos modes de vie afin de promouvoir l'équité sociale et de relever les défis environnementaux. Depuis 2022, elle met son expertise au service de Trajectoire Québec, où elle défend les droits des usagers du transport collectif, sensibilise aux bienfaits de la mobilité durable et mobilise les acteurs pour développer des services accessibles, efficaces et sécuritaires.

RENDRE LA VILLE ACCESSIBLE AUTREMENT : REPENSER LA CONNECTIVITÉ DES TRANSPORTS ACTIFS ET COLLECTIFS

Par : **MAGGIE HARVEY**, codirectrice générale de Trajectoire Québec

La mobilité au sein des villes est ce qui permet aux citoyens et citoyennes d'accéder aux services et activités essentiels. Elle est dite durable lorsqu'elle est un vecteur de développement économique et d'équité sociale, tout en encourageant les modes de déplacement non motorisés et en transport collectif. Mais alors que les enjeux liés à la mobilité durable prennent une place grandissante dans le discours public, plusieurs municipalités butent encore sur un défi majeur : la connectivité des modes de transport actifs et collectifs. Pour que ces modes soient attrayants et efficaces, leur simple existence ne suffit pas. Ils doivent être bien reliés, facilement accessibles et intégrés à l'environnement urbain. C'est ainsi que l'on peut créer des milieux de vie complets et accessibles, comme le prévoient les Orientations gouvernementales en aménagement du territoire (OGAT). Pour y parvenir, la connectivité doit devenir un réflexe dans chaque projet urbain. Cela implique de mieux articuler réseaux actifs et collectifs, avec des aménagements pensés pour la densité, la mixité des usages et la proximité des services.



Boulevard Laurier à Terrebonne, desservi par un autobus, mais dépourvu de trottoir sur un long tronçon, obligeant un père et son enfant à marcher au plus près des voitures pour rejoindre un arrêt. Des aménagements urbains pourraient rendre plus sécuritaire le parcours afin de connecter les services de transport collectif aux résidents.

Crédit : Trajectoire Québec

LES BÉNÉFICES D'UNE MOBILITÉ INTÉGRÉE AU TERRITOIRE

En intégrant de façon harmonieuse les infrastructures de transport et les aménagements dédiés aux modes durables, la connectivité peut déployer tout son potentiel : améliorer la fluidité des déplacements, réduire la congestion et les émissions polluantes, et offrir un meilleur accès aux services urbains, favorisant ainsi une prospérité économique et sociale.

• Amélioration de la mobilité et réduction de la congestion :

La connectivité permet d'optimiser les réseaux de transport, de faciliter la circulation des personnes, et de réduire les temps de trajet et les embouteillages, qui ont un coût économique et environnemental élevé.

• Réduction de l'impact environnemental :

En favorisant la mobilité active (marche, vélo) et les transports collectifs, et en réduisant la dépendance à la voiture individuelle, la connectivité contribue à diminuer les émissions de CO₂ et la pollution atmosphérique.



Aménagement du quartier Crawford Park à Verdun. Près de l'école de quartier, des traverses piétonnes se trouvent à toutes les intersections, l'attente de l'autobus se fait de façon confortable grâce au mobilier urbain prévu à cette fin et un sentier vert sillonne le pâté de maisons à l'arrière, rendant accessible un parc. Les services et les espaces verts sont reliés et les déplacements y sont faciles, agréables et sécuritaires.

Crédit : Trajectoire Québec

- **Inclusion sociale et accès aux services :**

Une bonne connectivité rend les villes plus accessibles pour tous, y compris pour les personnes vulnérables, et facilite l'accès aux services essentiels, comme les soins de santé ou l'éducation.

- **Développement économique et prospérité :**

Les infrastructures de transport et les aménagements pour la mobilité active bien connectés stimulent la création d'emplois, améliorent la qualité de l'air et le cadre de vie, et contribuent à la prospérité générale des villes.

- **Planification territoriale et aménagement urbain :**

La connectivité influence l'organisation du territoire, favorise la densification, détermine la localisation des activités et contribue à façonner l'identité des quartiers.

- **Sécurité et bien-être des usagers :**

Une connectivité bien pensée améliore la sécurité des déplacements et le confort des usagers, en repensant les intersections et en offrant un environnement plus sûr et accessible.

DES ENTRAVES INVISIBLES QUI FREINENT LA MOBILITÉ ET L'ACCÈS AU TERRITOIRE

Un trottoir qui s'interrompt brusquement, une piste cyclable sans issue, un arrêt d'autobus isolé derrière une artère dangereuse : ces accroc dans le tissu urbain, souvent perçus comme mineurs, finissent par créer des obstacles majeurs à la mobilité et briser la continuité de la marche, du vélo et du transport collectif. Chaque clôture mal placée, chaque corridor bloqué, chaque correspondance manquante : autant de décisions qui, bien que prises à petite échelle, peuvent contribuer à fragmenter le réseau de mobilité. Et lorsqu'accéder à une station de métro, un stationnement incitatif ou un arrêt devient un défi, c'est toute la promesse d'une mobilité fluide et durable qui s'évanouit. Il est donc primordial de s'assurer que chaque projet renforce plutôt qu'il n'affaiblisse le tissu de mobilité durable.



Chemin des Coudriers, à L'Isle-aux-Coudres. Un trottoir qui s'arrête abruptement.
Crédit : Piétons Québec

AMÉNAGER POUR UNE ACCESSIBILITÉ RÉELLE : LES BONNES PRATIQUES !

• Favoriser l'intermodalité : la clé d'un réseau connecté

Les obstacles actuels freinent l'intermodalité — cette capacité à combiner plusieurs modes de transport au cours d'un même trajet. Pourtant, quand l'intermodalité fonctionne bien, elle réduit les temps de déplacement, multiplie les options et améliore le quotidien en rendant la mobilité plus saine. Pour y parvenir, il faut une proximité physique entre modes, une cohérence dans l'aménagement urbain, des informations claires pour les usagers et une tarification harmonisée. Cette connectivité est essentielle non seulement pour aller travailler ou étudier, mais aussi pour accéder aux services essentiels, aux commerces locaux, aux soins de santé et aux espaces verts. Lorsque les réseaux actifs ou collectifs ne permettent pas un accès sécurisé, fiable et direct à ces destinations, c'est le droit fondamental à la mobilité et à l'inclusion qui est menacé. Ainsi, il est crucial de ne pas seulement penser aux trajets, mais aussi aux points d'arrivée. Un parc

accessible uniquement en voiture exclut de facto une partie de la population, tout comme une clinique difficile d'accès pour ceux qui ne possèdent pas de voiture. Car rappelons-le : tout le monde ne conduit pas ! Assurer le droit à la mobilité pour tous passe donc par des alternatives à l'automobile, assurant des destinations accessibles, partout sur le territoire.

• Penser à la perméabilité filtrée : désenclaver sans ouvrir à tout vent

Un concept urbanistique gagnant à être mieux connu est celui de la perméabilité filtrée. En offrant une plus grande liberté de mouvement à une personne qui se déplace en modes durables plutôt qu'en automobile, il vise à créer des liens directs pour les piétons, les cyclistes et les usagers/ères de transport collectif entre les quartiers, sans pour autant y permettre la circulation automobile. Ce principe permet de désenclaver des secteurs résidentiels ou commerciaux tout en préservant la tranquillité des rues locales et en réduisant le transit motorisé non désiré. Accessibles et conviviaux, ces aménagements permettent aux personnes d'opter facilement pour des modes de déplacement durables, créant de nouvelles habitudes de mobilité. Des passages piétons, des liens verts, des pistes cyclables traversant les zones autrefois enclavées : autant d'interventions qui peuvent transformer radicalement l'accessibilité d'un secteur et offrir une réelle alternative aux personnes qui y circulent !

• Prioriser les connexions aux pôles d'intérêt : une question d'équité

Une autre dimension clé est la connexion aux destinations structurantes : écoles, CLSC, bibliothèques, pôles commerciaux, centres communautaires, lieux intermodaux. L'accessibilité de ces pôles par des moyens autres que la voiture doit être au cœur des préoccupations d'aménagement. Cela suppose parfois d'ajuster les horaires de service, de bonifier les réseaux cyclables ou d'aménager des traverses sécuritaires. De surcroît, l'accessibilité ne devrait jamais être pensée uniquement en termes de distance géographique, mais plutôt en fonction de la capacité réelle de rejoindre une destination à l'aide de moyens durables et accessibles à toute la population. Cela signifie, par exemple, d'aménager de larges trottoirs, d'inclure des aires de repos ou de répit, d'éviter les obstacles dans les corridors de marche et de vélo, de sécuriser les intersections, de verdir les trajets, d'offrir des services d'autopartage et de vélopartage, etc., afin de connecter ces pôles d'intérêt à la population.

• Mettre l'humain au cœur des décisions : l'ancrage du succès urbain

Dans ce contexte, aucune décision urbanistique n'est anodine, même celles prises au cas par cas : chacune peut transformer la mobilité. Les acteurs appelés à évaluer des projets doivent mesurer pleinement leur impact sur la connectivité des transports actifs et collectifs, afin de bâtir des réseaux plus fluides, accessibles et attractifs.

Pour prendre de bonnes décisions, il faut placer les citoyens et les citoyennes au centre des réflexions. Les services et les aménagements gagnent alors en efficacité, car ils répondent aux besoins réels de ceux qui les utilisent. C'est agir avec responsabilité que de concevoir des infrastructures tenant compte de l'expérience des usagers et cherchant à l'améliorer, afin de proposer des réseaux et des aménagements que l'on emprunte avec plaisir plutôt que par obligation.

POUR UNE VILLE TISSÉE SERRÉE

Favoriser une meilleure connectivité des transports actifs et collectifs, c'est bien plus qu'une question de transport : c'est un levier pour une ville plus inclusive, plus équitable, plus résiliente. Cela demande une vision d'ensemble, mais aussi une attention aux détails, à chaque coin de rue, à chaque projet.

QUELQUES EXEMPLES DE BRIS DE CONNECTIVITÉ

Clôtures ou murs qui bloquent un passage piéton potentiel

- Exemple : Deux développements résidentiels adjacents veulent clôturer leur périmètre sans prévoir de passage entre eux.

- Pourquoi c'est problématique : Cela empêche les déplacements à pied entre les quartiers, obligeant les résidents à faire un détour inutile par les rues principales.

- Intervention possible : Recommander une ouverture piétonne, idéalement intégrée à un lien vert ou une servitude de passage.

Rue de l'Aqueduc, à Varenne. Une clôture sans possibilité de passage pour les piétons, entre un espace résidentiel et un espace communautaire et commercial.

Implantation de bâtiments qui obstruent un corridor actif

- Exemple : Un bâtiment commercial est projeté sur un terrain qui pourrait servir de lien entre un arrêt d'autobus et un quartier résidentiel.

- Pourquoi c'est problématique : Le bâtiment coupe toute possibilité de connecter les deux zones à pied ou à vélo.

- Intervention possible : Demander un repositionnement du bâtiment ou l'intégration d'un passage public à travers ou autour du bâtiment.



Rue de l'Aqueduc, à Varenne. Une clôture sans possibilité de passage pour les piétons, entre un espace résidentiel et un espace communautaire et commercial.

Crédit : Piétons Québec

Stationnements en façade qui éloignent l'entrée principale de la rue

Exemple : Un commerce prévoit un stationnement en front de rue, repoussant l'entrée au fond du terrain.

- Pourquoi c'est problématique : Cela allonge inutilement le parcours des piétons et rend l'accès moins sécuritaire.

- Intervention possible : Exiger un aménagement orienté vers la rue, avec accès piéton direct et sécuritaire. Refus d'intégrer un abribus ou un mobilier minimal à proximité d'un arrêt.

- Exemple : Un projet de développement refuse de prévoir un abribus ou du mobilier urbain favorisant le confort et la sécurité des usagers et usagères, invoquant des contraintes d'espace ou d'esthétique.



- Pourquoi c'est problématique : Cela nuit au confort et à l'attractivité du transport collectif.
- Intervention possible : Demander une contribution du promoteur ou un réaménagement léger pour intégrer un mobilier de base (banc, marquise, éclairage).

Alignement ou largeur des trottoirs inadéquats dans un nouveau projet

- Exemple : Une rue locale créée dans un nouveau développement ne prévoit qu'un trottoir étroit d'un seul côté.
- Pourquoi c'est problématique : Cela compromet la sécurité des piétons et l'accessibilité universelle.
- Intervention possible : Demander un aménagement conforme aux normes de convivialité piétonne (largeur, dégagement, revêtement, pentes).

Projets isolés sans liens cyclables ou piétonniers vers le réseau existant

- Exemple : Un PPU (programme particulier d'urbanisme) prévoit un développement mixte, mais sans continuité des liens actifs vers les quartiers environnants.
- Pourquoi c'est problématique : Cela force les déplacements en voiture et réduit l'intermodalité.
- Intervention possible : Exiger des connexions aux pistes cyclables ou aux réseaux piétonniers périphériques dès la phase de conception.

Manque de traverse piétonne sécuritaire près d'une destination publique

- Exemple : Un nouveau centre communautaire ou une école s'implante en bordure d'une artère sans traverse signalée ou refuge.
- Pourquoi c'est problématique : Cela crée un point dangereux pour les usagers vulnérables.
- Intervention possible : Recommander l'ajout d'une traverse sécurisée, possiblement avec un feu piéton, un refuge central ou une élévation de chaussée.

Projet qui ne tient pas compte de la topographie ou de l'accessibilité universelle

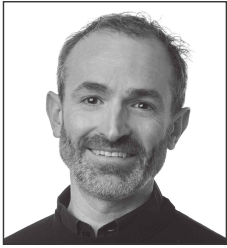
- Exemple : Des escaliers sont prévus comme seul lien entre deux rues de niveaux différents.
- Pourquoi c'est problématique : Cela exclut les personnes à mobilité réduite ou les cyclistes.
- Intervention possible : Exiger une rampe douce, une alternative accessible ou une liaison parallèle.

Transformation de locaux commerciaux en résidentiel sans considération pour la desserte

- Exemple : Une artère de quartier perd peu à peu ses commerces de proximité, remplacés par du résidentiel.
- Pourquoi c'est problématique : Réduction de l'accessibilité aux services à distance de marche.
- Intervention possible : Réévaluer les usages permis et encourager une mixité fonctionnelle minimale pour favoriser la proximité.

Dérégulation qui augmente la dépendance à l'automobile

- Exemple : Un projet justifie un surplus de cases de stationnement ou une absence de connectivité parce qu'il est « en périphérie ».
- Pourquoi c'est problématique : Cela fige des aménagements autocentrés là où l'on pourrait créer des noyaux actifs.
- Intervention possible : Remettre en question l'argumentaire et orienter vers des aménagements plus structurants à long terme

**Erick Rivard**

Architecte et designer urbain, titulaire de deux maîtrises en architecture (2006, 2008). Son implication dans la communauté a été soulignée par l'Ordre des architectes du Québec (Engagement social, 2021) et l'Université Laval (Grands diplômés, 2019). Il a été président du Conseil de quartier du Vieux-Limoilou, membre de la Commission d'urbanisme de la Ville de Québec et administrateur de plusieurs autres organismes. Son travail de concepteur en architecture et design urbain fut souligné par de nombreuses reconnaissances, dont deux prix nationaux en design urbain de l'Institut royal d'architecture du Canada (2016, 2019).

L'URBANISME TACTIQUE POUR CONNECTER LES CITOYENS ENTRE EUX ET À LEUR VILLE

Par : **ERICK RIVARD**, architecte et designer urbain chez Groupe A/Annexe U

Une ville n'étant rien sans ses citoyennes et citoyens, la connectivité municipale ne peut se faire sans connectivité citoyenne. Parce qu'il provient des citoyens, l'urbanisme tactique est alors un processus pertinent pour créer des espaces collectifs et partagés avec l'adhésion des citoyens. Erick Rivard explique pourquoi.

L'URBANISME TACTIQUE, C'EST QUOI ?

L'urbanisme tactique prend sa source dans le mouvement citoyen de guérilla urbaine et « DIY », un geste purement citoyen qui, devant la lourdeur administrative des autorisations, des permis et devant la longueur des délais de faire atterrir un projet, décide lui-même de prendre sa pelle, de prendre son seau de peinture pour bricoler son espace public collectif. À Québec, dans les ruelles de Limoilou, il y a encore cette espèce d'intervention spontanée où les gens se regroupent entre voisins et vont, par exemple, créer leur bac à fleurs pour atténuer la circulation ou tracer des lignes au sol pour créer un petit terrain de sport.

Depuis quelques années, les municipalités ont compris qu'ils pouvaient utiliser l'urbanisme tactique comme une phase de test ou une phase de laboratoire pour leur permettre d'intervenir beaucoup plus rapidement sur le territoire. Elles ont institutionnalisé l'urbanisme tactique en un processus très organisé de projet pilote, appelons-le « urbanisme transitoire », et on se rend compte qu'en institutionnalisant le processus, on a recréé la bureaucratie que combattait à la base le mouvement d'urbanisme tactique citoyen. La dernière fois que j'ai vu sur le site de la Ville de Québec le formulaire à remplir pour faire une place publique éphémère, c'était rendu un formulaire de 14 pages ! Malgré tout, je pense que les deux formats d'urbanisme tactique et transitoire peuvent très bien cohabiter.

EST-CE QUE ÇA PERMET DE FAIRE DES PROJETS QUI RÉPONDENT MIEUX AUX BESOINS DES CITOYENS ?

Ce que j'aime de l'urbanisme tactique, c'est que c'est essentiellement un laboratoire. Et à partir du moment où on accepte que c'est une forme de projet pilote, une forme de laboratoire, on accepte l'échec. Il y a souvent des réticences à admettre l'échec, mais je pense qu'il faut être très ouvert au fait qu'une expérience en laboratoire peut ne pas fonctionner, reconnaître les raisons pour lesquelles ça ne fonctionne pas et de ne pas vouloir à tout prix que ça fonctionne partout. Et si les conditions gagnantes ne sont pas réunies, l'espace restera un bel espace contemplatif, mais qui ne sera pas nécessairement approprié, investi et animé.

Un autre avantage, c'est la gestion du changement. Comme tout changement dans l'environnement bâti, créer une place publique ou un parc peut générer des réticences dans le voisinage. La phase laboratoire permet de répondre à certaines craintes, de détricoter les appréhensions et de créer de l'adhésion.



La place limouloise par un matin d'août été 2025.
Crédit : Valérie Levée

PEUT-ON DIRE AUSSI QUE CES PROJETS QUI IMPLIQUENT LES CITOYENS CRÉENT DU LIEN SOCIAL ?

La valeur de l'urbanisme tactique proprement-dit, c'est que, comme il est ancré dans une motivation citoyenne, l'appropriation de cet espace-là va en être décuplée. Les gens sont impliqués et fiers, ils vont eux-mêmes nettoyer les bancs, repeindre les bacs à fleurs, s'assurer que c'est sécuritaire. Il y a vraiment un engagement citoyen, alors que, quand les projets sont réalisés par la ville, il y a une espèce de désengagement. On se dit que, si c'est sale ou si quelque chose doit être repeint, la ville va venir s'en occuper.

Et finalement, peut-être que le plus grand attrait de l'urbanisme tactique, c'est d'assurer la communication, donc la connectivité entre les citoyens et leur administration. Cette connectivité-là n'existe pas toujours. La communication entre la municipalité et les citoyens est souvent très formelle. Alors que, dans l'urbanisme tactique, il y a cette espèce d'esprit de rétroaction rapide où on demande au citoyen si ça fonctionne. Et s'il ne le dit pas dans un sondage, il va le signifier en utilisant ou n'en utilisant pas la place. Donc, le citoyen passe un message en s'appropriant ou pas cet espace public tactique.

LES CCU ONT-ILS UN RÔLE À JOUER DANS CES PROJETS D'URBANISME TACTIQUE OU TRANSITOIRE ?

Jan Gehl, le célèbre urbaniste danois, a écrit un livre qui s'appelle *Life Between Buildings*, la vie entre les bâtiments. Il mentionne que la vie urbaine se passe essentiellement entre les bâtiments. La vie en collectivité s'anime dans les vides, dans les espaces entre les bâtiments. Donc, tous les vides dans la ville sont des espaces propices aux rencontres, aux échanges. Dans ces vides-là, il y a souvent des espaces en mutation, des espaces délaissés, des espaces qui semblent être en quête de vocation. Dans la ville, qui est une espèce de jeu entre les pleins et les vides, les CCU vont nécessairement donner des avis sur l'architecture et sur les bâtiments (« les pleins »). Je pense que les CCU devraient être sensibilisés au fait que les bâtiments devraient permettre à la vie urbaine de prendre racine autour du bâtiment (« les vides »). Quand ils analysent des projets d'architecture, ils devraient avoir à l'esprit que le bâtiment peut avoir le potentiel de créer des vides structurants autour pour éventuellement animer, amener la vie, faire émerger des petits projets tactiques et autres espaces publics permanents.

De ce point de vue là, ça permet de déplacer leur regard ailleurs que sur le choix de la brique et la position des fenêtres pour s'assurer que le bâtiment va aussi, dans son environnement, amener une valeur positive.

À LIMOILLOU, VOUS AVEZ VOUS-MÊME PARTICIPÉ À UN PROJET D'URBANISME TACTIQUE AVEC LA CRÉATION DE LA PLAZA LIMOILLOU. COMMENT CELA S'EST-IL PASSÉ ?

C'est né de constats, au conseil de quartier du Vieux-Limoilou, qu'il n'y avait pas de lieu de rencontre à Limoilou et que tout se passait essentiellement dans la rue. Et donc, pour faire une fête nationale à la Saint-Jean, un festival de musique, un marché public... il fallait fermer une rue et donc obtenir toutes les autorisations municipales. Avant la Plaza Limoilou, il y a eu son petit frère, qui est le Stationnement pour piétons. Essentiellement, c'était une grande terrasse jaune qui prenait la place de deux espaces de stationnement sur rue à Limoilou, avec des bacs à

fleurs et un piano en libre accès. Ça a été un succès retentissant pour Limoilou, les gens se sont approprié l'espace, ils avaient eux-mêmes organisé leur tour de garde pour arroser les plantes, pour s'occuper du piano. Avec ce succès, il y a eu l'idée que le résultat serait décuplé avec une place publique. Et spontanément, c'est l'intersection de la 6e rue avec la Canardière et la 3e avenue qui a été ciblée parce que c'est un lieu de manifestation naturelle des Limoulois. Le 31 décembre, les gens envahissent la rue avec une coupe de champagne parce qu'il y a une horloge. C'est un peu le Time Square de Limoilou !! Il y avait les ingrédients gagnants d'un espace public, une convergence naturelle.

On a d'abord créé des images de synthèse de la Plaza Limoilou pour essayer de convaincre des organismes du quartier, et même l'élue municipale qui a fini par embarquer dans le projet. Donc, c'était un urbanisme tactique avec un partenariat municipal. La Ville a donné un mandat à EXMURO pour créer cette place avec les idées qu'on avait en tête. Il fallait un podium pour faire des spectacles, des bancs pour s'asseoir, un espace pour ranger des chaises... On a voulu tester plein de choses.



La Plaza Limoilou, à l'intersection de la Canardière avec les 3e avenue et 6e rue, est une intervention d'urbanisme tactique imaginée en 2015 par les citoyens et citoyennes et réalisée en partenariat avec la municipalité.

Crédit : Groupe A/AnnexeU

ET QUEL A ÉTÉ LE RÉSULTAT ? LES CITOYENS SE SONT APPROPRIÉ LA PLAZZA LIMOILLOU ?

Ensuite, la Ville a engagé l'organisme Vote pour ça, un organisme de consultation participative, qui est allé interroger les gens dans la rue en leur demandant ce qu'ils ont aimé ou pas aimé ; si la place devait revenir ; ce qu'ils changeraient. L'année d'après, le résultat de la consultation a permis à la Ville de faire son propre urbanisme transitoire avec une version bonifiée de la place avec plus de verdissement et d'esthétisme. Et finalement, après ces deux années, une année d'urbanisme tactique et une année d'urbanisme transitoire, le projet de la Place Limouloise est arrivé en regroupant les meilleures idées des deux années. Une place plus grande qu'initialement prévue (en gagnant de l'espace sur la rue) et avec une forme estivale et une forme hivernale. Mais en hiver, la 6e rue se réouvre à la circulation automobile.

ÇA VEUT DIRE QU'EN ÉTÉ, IL FAUT FERMER LA RUE, DONC ENTRAVER LA CIRCULATION AUTOMOBILE POUR CRÉER CET ESPACE PUBLIC.

C'est un point intéressant parce que les riverains de la 6e rue voyaient leur rue devenir un cul-de-sac en été à cause de la Place limouloise. Donc eux, initialement, étaient opposés au projet. Les commerçants aussi avaient peur qu'on leur enlève de la place pour les livraisons. Mais l'élue municipale avait bien compris que la force du projet était de dire que c'était un projet pilote et que, si ça ne fonctionne pas, on remet tout comme avant. Donc, un peu à reculons, les gens ont accepté le projet pilote et les deux étés du projet ont permis d'enlever les appréhensions. Un riverain qui était opposé à la transformation de la rue en cul-de-sac a même dit qu'il avait eu l'été le plus paisible de sa vie dans la rue et que ses enfants avaient recommencé à jouer dans la rue.



Le Stationnement pour piétons est une intervention d'urbanisme tactique réalisée par Groupe A/Annexe U sur la 3e avenue à Limoilou en 2014. Image aérienne
Crédit : Groupe A/AnnexeU

EST-CE QUE L'URBANISME TACTIQUE OU TRANSITOIRE PEUT S'APPLIQUER À D'AUTRES TYPES DE PROJETS QUI AIDERAIENT AUSSI À CONNECTER LES CITOYENS ENTRE EUX ET À LEUR VILLE ?

L'espace public collectif, c'est un peu le matériel de base du designer urbain. C'est d'assurer que la rue, qui est l'espace public numéro un, ne soit pas juste un espace de circulation, mais aussi un espace qui favorise les échanges. Quand on met des lignes blanches au sol, on envoie le signal que l'espace est dédié aux voitures alors qu'on devrait le partager davantage. La voiture, c'est le défi numéro un de l'espace collectif. Quand on veut réduire l'espace de la voiture en ville ou dans un quartier donné, les gens sont très, très sceptiques que ça puisse fonctionner, donc pourquoi ne pas passer par une phase tactique ou transitoire pour essayer. L'urbanisme tactique peut contribuer à tester des configurations et on voit émerger des projets pilotes de chaussées partagées, comme des petites ruelles où il y a à la fois des voitures, des piétons, des vélos. On élimine parfois les trottoirs et le marquage pour les différents modes de transport, pour assurer une vigilance maximale et inciter les utilisateurs à être conscients de tous les autres.

Donc, finalement, le mouvement tactique et transitoire, c'est un dialogue sur le territoire entre les utilisateurs, les citoyens et la municipalité.

L'AQU SALUE L'ENGOUEMENT POUR SA FORMATION DESTINÉE AUX MEMBRES DE CCU, MAIS APPELLE À UN ENCADREMENT PLUS RIGoureux

Par : **VALÉRIE LEVÉE**, journaliste science, architecture



Valérie Levée

Docteure en biotechnologie végétale, Valérie Levée a travaillé dix ans en laboratoire avant de se tourner vers la communication scientifique. Collaboratrice au magazine FORMES depuis 2008, elle s'est notamment découvert un intérêt pour l'architecture et l'urbanisme. À la radio, on peut l'entendre à l'émission Moteur de recherche, sur Radio-Canada, et à Futur Simple sur CKRL 89,1. Elle est aussi animatrice pour le centre Déclat dont la mission est d'encourager le dialogue entre les scientifiques et le public.

L'Association québécoise d'urbanisme (AQU) se réjouit de l'enthousiasme suscité par sa formation conçue pour les membres des comités consultatifs d'urbanisme (CCU), dans la foulée de l'entrée en vigueur de la nouvelle obligation de formation en 2024. Plus de 1500 membres de CCU ont été formés par l'AQU depuis le lancement de sa formation l'an dernier.

Depuis l'annonce de cette nouvelle exigence, l'AQU constate une réponse positive du milieu municipal. « Les participants apprécient la qualité de notre formation et de nos formateurs. Ils se réjouissent aussi d'avoir accès à davantage de connaissances afin de les épauler dans leur mandat, démontrant ainsi l'importance de cette nouvelle obligation de formation. » Yves Racicot, Président de l'AQU.

Toutefois, si l'Association salue cette initiative gouvernementale, elle estime que des ajustements sont nécessaires pour en assurer la pleine efficacité. L'AQU réclame ainsi l'établissement d'un contenu minimal, de même que la mise en place de conséquences claires en cas de non-respect de l'obligation.

Pour que cette mesure ait un véritable impact sur la qualité des décisions en aménagement du territoire, il est essentiel que le gouvernement fixe un cadre clair. Cela implique un contenu de base à couvrir, peu importe le fournisseur de la formation, et des mécanismes pour assurer que celles et ceux que cette formation vise soient bel et bien formés en temps utiles.

L'AQU prévoit transmettre sous peu une correspondance officielle au gouvernement afin de faire valoir ces recommandations.



Me Julien Merleau-Bourassa

Titulaire d'une licence en droit de l'Université d'Ottawa (LL.L.) ainsi que d'un Juris Doctor de l'Université de Montréal (J.D.), Me Julien Merleau-Bourassa pratique principalement dans les domaines du droit public, du droit du travail et du litige civil et commercial. Il jouit d'une connaissance approfondie des rouages de l'administration publique, ayant notamment travaillé auprès de ministres provinciaux pendant plusieurs années. Me Merleau-Bourassa est avocat au sein du cabinet Dunton Rainville et membre de la chambre de commerce de Maniwki et la Vallée-de-la-Gatineau.

UN COLLOQUE SOUS LE SIGNE DE LA CONNECTIVITÉ MUNICIPALE

Par : **ME JULIEN MERLEAU-BOURASSA AVEC LA COLLABORATION D'ÉRIC AMYOT, ÉTUDIANT EN DROIT CHEZ DUNTON RAINVILLE**

En mai dernier, l'Association québécoise d'urbanisme (AQU) tenait à Sorel-Tracy son colloque annuel sous le thème « **La connectivité municipale : une approche multidimensionnelle pour la planification et la mise en œuvre du développement de nos municipalités** ». L'événement a réuni de nombreux acteurs du milieu municipal autour d'un objectif commun : repenser les circuits de gouvernance et de planification pour favoriser une meilleure cohérence entre les infrastructures, les services aux citoyens et la protection de l'environnement.

Parmi les enjeux au cœur des échanges, la protection de l'environnement s'est imposée comme une priorité incontournable. Et si cette notion peut parfois paraître vaste ou abstraite, une récente décision de la Cour d'appel du Québec, **Tobin c. Municipalité de Dunham**, en a illustré la portée très concrète, notamment dans le cadre de l'octroi de dérogations mineures.

UN CAS QUI MET EN LUMIÈRE L'IMPORTANCE DE L'ENVIRONNEMENT

En 2021, un propriétaire de la municipalité de Dunham a présenté une demande pour subdiviser un lot en trois. Toutefois, deux des lots projetés ne respectaient pas les normes minimales de frontage prévues au règlement de lotissement. Une dérogation mineure était donc nécessaire.

Une citoyenne voisine s'est opposée à la demande, soulevant d'importantes préoccupations environnementales, notamment quant à la santé du lac Shelby et à la protection des milieux humides avoisinants. Or, ces inquiétudes n'ont pas été analysées par le Comité consultatif d'urbanisme (CCU), qui a tout de même émis un avis favorable. Lors de la séance subséquente du conseil municipal, le sommaire présenté par le directeur général est resté succinct, et aucune mention des questions environnementales n'a été faite. La demande a été acceptée sans véritable débat.

LE PARCOURS JUDICIAIRE

Estimant que ses préoccupations n'avaient pas été sérieusement prises en compte, la citoyenne a contesté la décision devant la Cour supérieure. Elle arguait que les critères légaux pour accorder une dérogation n'étaient pas réunis. La Cour a toutefois rejeté sa demande, jugeant que la municipalité avait respecté ses obligations procédurales, bien que de manière « minimaliste », et qu'aucun abus de pouvoir ou mauvaise foi n'était démontré.

Invoquant une erreur de droit, la citoyenne a porté l'affaire devant la Cour d'appel. Cette dernière s'est penchée sur la conformité de la décision

municipale avec les critères de la **Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU)**, en particulier ceux entourant la qualité de l'environnement.

La Cour a souligné que, depuis la modification de l'article 145.4 de la LAU en 2021, il est explicitement interdit d'accorder une dérogation qui pourrait porter atteinte à la qualité de l'environnement. Or, aucun document n'a démontré que cet aspect avait été formellement évalué dans le dossier.

Au paragraphe 27 de son jugement, la Cour note que : « l'un [des critères] a échappé à l'analyse effectuée par le Conseil. Il s'agit de celui ayant trait à l'atteinte à la qualité de l'environnement. » Elle conclut que le défaut de se prononcer sur ce critère essentiel constitue une erreur justifiant l'annulation de la résolution municipale.

UNE LEÇON POUR TOUTES LES MUNICIPALITÉS

L'arrêt **Tobin c. Municipalité de Dunham** a une portée importante : il rappelle aux municipalités que l'évaluation de la qualité de l'environnement ne peut être implicite ou simplement présumée. Elle doit être documentée, analysée et apparaître clairement dans le dossier décisionnel. Les critères énoncés dans la LAU sont cumulatifs : ignorer l'un d'eux invalide l'ensemble du processus.

Dans un contexte où les enjeux environnementaux sont de plus en plus pressants, cette décision confère une valeur normative tangible à la notion de qualité de l'environnement, et souligne la responsabilité accrue des élus et des comités consultatifs d'urbanisme. Elle résonne directement avec les réflexions menées lors du colloque de l'AQU, où la connectivité écologique et la protection des milieux naturels ont été identifiées comme des leviers clés d'un aménagement du territoire durable et cohérent.

DEPUIS L'ENTRÉE EN VIGUEUR DE LA LOI, LES MEMBRES DE CCU ONT L'OBLIGATION D'ÊTRE FORMÉS*

OUI,
MAIS COMMENT?

LE PROGRAMME DE FORMATION OBLIGATOIRE DE L'AQU : Une solution souple et abordable pour les municipalités

LA FORMULE SOUPLE, ACCESSIBLE

La personne inscrite suivra sa formation obligatoire en regardant une série de vidéos (de 15 à 20 minutes chacune) à distance et selon sa disponibilité. Ce programme de formation d'environ 90 minutes pourra être visionné par épisode ou enfilé en continu comme toute bonne série vidéo. En plus de son attestation d'inscription à la formation, la personne recevra un résumé du contenu de chacune des vidéos (pdf) qui lui servira d'aide-mémoire.

LE PROGRAMME DE FORMATION

Cette formation portera sur les rôles et responsabilités des membres des CCU dans le contexte de leur mandat, ainsi que sur la procédure décisionnelle dans un cadre municipal.

- Les acteurs municipaux en urbanisme
- Le CCU : composition et cadre de travail
- La méthode de travail du CCU
- Règlementations et outils d'urbanisme
- Dérogation mineure
- PIIA
- Etc.

LE PRIX

- Membres de l'AQU : 95 \$ par personne
- Non-membres : 125 \$ par personne

LE COMPLÉMENT DE FORMATION

La personne qui aura suivi la formation vidéo pourra transmettre des questions ou des commentaires par écrit ou par téléphone à l'AQU. L'Association organisera, au besoin, des webinaires (ou une autre formule) pour répondre aux questions qu'elle aura colligées.

L'INSCRIPTION

Pour vous inscrire, rendez-vous sur :

aqu.qc.ca/formation-obligatoire

Notez que cette formation n'est pas offerte exclusivement aux membres de comités de consultation en urbanisme. Tous peuvent s'inscrire : élus, employés municipaux, citoyens, etc.

OPTION FORMATION EN PRÉSENTIEL

Pour ceux qui privilégient les formations en présentiel, l'AQU offre toujours ses formations sur mesure. Contactez-nous pour une soumission : info@aqu.qc.ca

LES FORMATEURS

ME PIERRE LAURIN, avocat émérite chez Tremblay-Bois

PATRICE FURLAN, urbaniste et chef de division — urbanisme à la ville de Drummondville

* « Tout membre du comité doit, au plus tard le jour qui suit de trois mois le début de son mandat, suivre une formation portant sur son rôle et ses responsabilités au sein du comité. »

Pour un membre dont le mandat est en cours le 1er juin 2024, cette obligation prend effet à compter du renouvellement de son mandat le cas échéant.

L'obligation prévue au premier alinéa ne s'applique pas à un membre du comité ayant déjà suivi une telle formation. »