



| Vol. 42-4 novembre 2022 |

ASSOCIATION QUÉBÉCOISE D'URBANISME

REVUE QUÉBÉCOISE D'URBANISME



www.aqu.qc.ca



LA DENSIFICATION

NON, LA DENSIFICATION DU TERRITOIRE N'EST PAS UNE MODE

En effet, si l'on suivait la même logique, on pourrait tout autant affirmer que la lutte aux changements climatiques est aussi une mode. Or, il est clair que la densification est indispensable à l'effort visant à réduire les gaz à effet de serre et à favoriser la résilience climatique. Sans compter qu'elle vise en parallèle à optimiser l'utilisation du sol, une ressource non renouvelable.

Mais comment doit-on comprendre le concept de densité urbaine ? Car densifier un territoire, ce n'est pas

simplement coincer une famille de 4 personnes dans un logement de trois pièces et demie pour optimiser l'espace. C'est de s'assurer d'une concentration des commerces et des services près des lieux d'habitation, rendant ainsi un quartier ou un village vivant, tout en diminuant notre dépendance à l'automobile.

La densification signifie donc non seulement un pas de plus vers des déplacements carboneutres, mais aussi un gage de santé physique et mentale, ainsi que de mixité sociale. Lorsqu'on peut se rendre à l'épicerie, à notre lieu de travail, à l'école de nos enfants et à une petite boutique locale à pied ou à vélo, on fait non seulement plus d'exercice, mais on a enfin l'occasion de converser avec le voisinage, d'échanger avec lui, et d'observer la nature qu'abrite notre ville.

À l'inverse, lorsqu'on étale les offres de service et les logements, on perpétue la dépendance à l'automobile et l'isolement. Or, c'est autour de ce modèle que plusieurs municipalités se sont développées en Amérique du Nord et auxquelles on demande aujourd'hui de se tourner vers l'optimisation du territoire.

Et si l'on aménageait nos milieux de telle sorte que ceux qui ont les capacités puissent se déplacer à pied ou à vélo ? Pourrait-on s'imaginer des pistes cyclables sécuritaires qui abondent dans les régions du Québec, reliant chaque secteur d'une ville à son centre, où se trouve tout ce dont ses habitants ont besoin ?

Parce que c'est ça, le nerf de la guerre : couper le cordon avec notre véhicule. Non pas que l'on doive l'abandonner, mais on devrait au moins repenser sa place dans notre vie, dans notre société. La vraie liberté, elle ne se trouve pas à bord d'un VUS dont on est dépendant pour aller chercher une simple pinte de lait, elle se trouve dans un milieu de vie à échelle humaine

où l'on se plaît à se déplacer vers son lieu de travail en saluant ses voisins.

Mais pour ça, il faudrait que la densification devienne une tendance à long terme, et non une mode.

Comment y arriver ? Sommes-nous prêts à délaisser notre milieu de vie de type banlieue pour opter désormais pour un quartier plus dense ? C'est l'invitation que nous avons lancée auprès d'acteurs clés. Cette édition de fin d'année de la Revue québécoise d'urbanisme présentera l'évolution de la densification à travers l'histoire avant d'aborder la densification sous l'angle de la forme urbaine, d'examiner les défis qu'elle représente et les objectifs qu'elle permet d'atteindre. Quelques études de cas sont servies en exemple pour illustrer les divers enjeux à considérer et le potentiel que représente la densification pour améliorer la productivité foncière du territoire municipal.

CHANGEMENTS AU SEIN DE L'EXÉCUTIF DE L'ASSOCIATION

L'Association souhaite vous faire part de certains changements au sein de son conseil d'administration. M. Yves Racicot succède à Mme Virginie Dufour à titre de président de l'AQU. De ce fait, Mme Laure Desjardins devient la vice-présidente de l'AQU, suite à la nomination de M. Yves Racicot à la présidence. Merci à Mme Dufour pour cette année passée à la barre de l'Association. Grâce à ses idées et à sa vision, elle aura apporté une excellente contribution pour diriger les nombreux dossiers de l'AQU. Elle continuera de siéger comme administratrice.

Bonne lecture !

Le comité éditorial de la Revue

Autres temps, autres mœurs. Un message de l'Union économique d'habitations à la jeunesse catholique en 1942 oppose clairement le choix responsable de la maison unifamiliale isolée pour l'épanouissement de la morale chrétienne au choix insouciant de la maison à logements superposés associée au désordre et à l'instabilité des centres urbains.



Crédit : Tract de l'Union économique d'habitations distribué en 1942.

4

DENSIFICATION : CONTRAINTE TERRITORIALE ET POLITIQUE URBAINE

Par : Michel Max Raynaud

7

L'ÉTALEMENT URBAIN, UNE APPROCHE HOLISTIQUE

Par : Gavin MacGregor

10

LA TRANSFORMATION DE LA BANLIEUE ET SES ENJEUX : LE CAS DU CENTRE-VILLE DE LAVAL

Par : Nicolas Lemire

13

LA DENSIFICATION, UNE REQUALIFICATION DES MILIEUX AU BÉNÉFICE DE LA POPULATION

Par : Catherine Fournier, mairesse de Longueuil

16

LA CONSOLIDATION : UNE CLÉ POUR ASSURER LA VIABILITÉ DES PETITES MUNICIPALITÉS

Par : Catherine P. Perras, urb. OUV, Conseillère en aménagement et urbanisme, M. Urb. et Joëlle Naud, Conseillère en design urbain et urbanisme, M. Sc. A. Design urbain

20

DENSIFIER LE TERRITOIRE : OUI, MAIS COMMENT ? L'EXEMPLE DE L'ÉTUDE DU POTENTIEL DE DENSIFICATION DU TERRITOIRE DE DRUMMONDVILLE

Par : Patrice Furlan, urbaniste, chef de division urbanisme, Service de l'urbanisme, Ville de Drummondville

23

LE BLUES DE L'URBANISTE

Par : Yves Racicot

25

RETOUR SUR LES 4 ADMINISTRATEURS SOULIGNÉS EN DÉCEMBRE 2021

Par : Virginie Dufour

27

DÉROGATION MINEURE : LE POUVOIR DU CONSEIL

Par : Me Pierre Laurin, Tremblay Bois, avocats S.E.N.C.R.L.

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

f t in

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,
Citoyen,
Municipalité d'Eastman

Vice-présidente
Laure Desjardins,
Candidate à la maîtrise en études urbaines à l'UQAM

Trésorier
Patrice Furlan,
Urbaniste,
Chef de division urbanisme,
Ville de Drummondville

Secrétaire
Pierre Laurin,
Avocat municipal,
Tremblay-Bois

Administrateurs
Virginie Dufour,
Ex-conseillère,
Ville de Laval

Brigitte Villeneuve,
Ex-conseillère, membre du CCU,
Ville de Terrebonne

Louis-Marc Sicotte,
Urbaniste,
Analyste sénior en planification du territoire,
Ville de Saint-Hyacinthe

Stéphane Bertrand,
Conseiller municipal,
Ville de Blainville

Pierre Laplante,
Président du CCU,
Municipalité de Sainte-Luce

Félicité Ngadja,
Consultante en stratégie politique nationale et internationale

Comité de rédaction
Patrice Furlan
Virginie Dufour
Louis-Marc Sicotte
Laure Desjardins

Direction artistique et page couverture
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



Michel Max Raynaud, Ph.D.

Professeur à la Faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal en montage et gestion de projets urbains et en design urbain.

Ancien directeur de l'Observatoire Ivanhoé Cambridge du développement urbain et immobilier.

Directeur du programme RESAUD (Réseau d'Échanges Stratégiques pour une Afrique Urbaine Durable) fondé avec ONU-Habitat.

Architecte D.P.L.G. (France) et urbaniste D.I.U.A.P. (France). Il a une longue pratique en France et à l'international comme architecte, urbaniste et expert judiciaire.

DENSIFICATION

CONTRAİNTE TERRITORIALE ET POLITIQUE URBAINE

Par : **Michel Max Raynaud**, Ph.D. Professeur à la Faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal

LA VILLE EST UNE ANOMALIE DU PEUPEMENT

(FERNAND BRAUDEL).

L'Être humain n'est pas plus fait pour la ville que pour la densité, cette inhabituelle concentration d'hommes pour reprendre une autre formule de Fernand Braudel. La ville est une nécessité qui répond d'abord à des besoins de travail, d'échanges et de protection. C'est dans cette logique qu'il faut regarder la question de la densité urbaine et, plus encore, celle de la densification.

La densification n'est pas naturelle, loin de là. Elle est née d'une double contrainte, et cela aussi loin que l'on remonte dans l'origine des villes : le commerce et la sécurité. La concentration humaine est liée à l'échange et au commerce, la sécurité a imposé l'existence de murailles, de remparts qui ont contrarié l'étalement naturel des habitats. On a confondu l'intensité d'une densité nécessaire au marché avec la densité contrainte des bâtiments. L'intensité et la densité ne sont pas de même nature. Ce n'est pas avec le choix de la densité que les maisons du ghetto de Venise vont, avec leurs sept étages, battre des records, mais bien à cause des limites étroites de l'île dans laquelle les Juifs étaient assignés à habiter.

Partout, à partir du moment où les murailles disparaissaient, les villes ont gagné de l'espace et ont envahi leurs marges en s'étalant. Et là où, comme en Amérique, les murailles étaient inexistantes, les villes vont immédiatement s'installer étales dans une nature perçue comme le havre salutaire pour fuir justement la densité et ses contraintes, la pollution, le bruit, l'odeur, la promiscuité, les épidémies... l'absence de nature.

FUIR LA VILLE ET L'ENTASSEMENT DES CENTRES

à été, au XIXe siècle et au XXe siècle, le combat des urbanistes hygiénistes qui ont multiplié les propositions de cités-jardins, sociales ou non. L'explosion démographique de la ville industrielle

avait amplifié l'image négative de la ville, lieu de corruption de la santé et des mœurs. Un siècle après, cette image reste toujours présente dans la perception moderne de la ville. On aurait tort de croire que cette image serait devenue désuète, même si les villes ont changé de visage, ont été pour partie nettoyées, assainies, verdies.

LE RETOUR DANS LA VILLE EST LOIN D'ÊTRE GAGNÉ.

Particulièrement si l'argument choisi est la vertu de la densité. Toute population n'a qu'un seul moteur d'action : le désir, contre lequel on ne peut rien. François Quesnay, médecin et économiste du XVIIIe siècle, notait que *vous ne pouvez pas empêcher des gens de venir habiter là où ils considèrent qu'il y aura le plus de profit pour eux et où ils désirent habiter parce qu'ils désirent ce profit. N'essayez pas de les changer, ça ne changera pas.* Les questions se posent alors : qui peut désirer de la densité pour vivre ? Pourquoi et comment aimer ce qu'on a appris à fuir ? C'est là où il convient de réfléchir sur ce *dialogue de sourds* dénoncé par des spécialistes. Une critique du débat qui révèle quelque chose d'important qui s'appelle le sens des mots. Énoncer un concept ne signifie pas qu'il sera compris par tous de la même façon. Les urbanistes ont enfourché le cheval de bataille de la densification comme remède miracle au problème de l'étalement urbain. Mais le problème doit avant être diagnostiqué et les causes ainsi que les besoins identifiés, évalués et énoncés, de même que les solutions.

IDENTIFIER LE PROBLÈME NE VEUT PAS DIRE QU'ON AIT FAIT LE DIAGNOSTIC (ESTHER DUFLO).

Les problèmes liés à l'étalement urbain les plus cités sont l'exploitation des ressources fossiles et la disparition des terres agricoles ; des ressources fossiles exploitées pour alimenter des véhicules polluants et construire des rubans d'asphalte, des terres agricoles grugées par du pavillonnaire peuplé de conducteurs de voitures-solo polluantes, le tout sur fond de luttes

aux changements climatiques. On pense également pouvoir, après avoir identifié les problèmes, responsabiliser les élus et la population sous des formes de consultations publiques. Le piège du conflit d'intérêts a souvent été soulevé, ainsi que la difficulté d'un consensus; et cela même si les problèmes sont largement partagés. Toute la question est de savoir le niveau d'entendement des problèmes.

Il faut comprendre que la question de la densification n'est pas perçue de la même façon par les citoyens et les experts. *La différence entre la société où*

nous vivons et l'humanité en général est de nature, et non simplement de degré. On ne procède pas par généralisation, par élargissement, rappelle Henri Bergson. Si personne ne s'oppose à l'idée de répondre aux changements climatiques, à arrêter l'exploitation des énergies fossiles ou à stopper les programmes pavillonnaires en zone rurale, il est important de se souvenir que l'on raisonne de façon différente lorsqu'il s'agit de ses propres intérêts et de ceux de la planète. Croire que les vérités constatées à l'échelle du pays ou de la planète sont compatibles avec les préoccupations quotidiennes est une erreur hélas souvent commise.

ON VEUT DÉDUIRE LA SOLUTION DU PROBLÈME ET NON DES BESOINS.

C'est la deuxième leçon d'Esther Duflo. Jusqu'ici, la solution du problème de l'étalement urbain tient pour beaucoup à une volonté qui serait suffisante pour l'arrêter et en inverser durablement le processus. Comment le faire dans la réalité est une autre question. On pense généralement qu'il suffit de passer par de la persuasion ou de l'alarmisme en insistant sur de l'information catastrophiste, un



Armageddon climatique notamment. Dans toutes ces déclarations d'intentions, le problème est clairement identifié mais les solutions, à y regarder de près, sont hors de portée. Trop générales, trop radicales, trop idéologiques, elles ne signifient rien de directement concret sur les besoins quotidiens des individus. Quitter sa maison unifamiliale et aller vivre en immeuble condominium ne veut rien dire pour une famille en termes d'action sur le climat ou de grugeage des terres, puisque la maison unifamiliale est déjà là. Quant à vivre en centre-ville dans un immeuble à étages, encore faut-il que cela réponde à un besoin et, plus encore, à un choix. Ce choix ne dépend malheureusement pas uniquement d'un problème écologique, mais de nombreuses autres contraintes, économiques, familiales, professionnelles. Il est difficile de faire croire à quelqu'un qu'il doit abandonner le rêve de son habitation, son *égosphère* pour reprendre le terme de Peter Sloterdijk, pour sauver la planète, même s'il sait sur un autre plan de conscience que l'avenir de la planète est important. Comme nous le rappelle Émile Durkheim, *il s'en faut que les concepts, même quand ils sont construits suivant toutes les règles de la science, tirent uniquement leur autorité de leur valeur objective. Il ne suffit pas qu'ils soient vrais pour qu'ils soient crus. S'ils ne sont pas en harmonie avec les autres croyances, les autres opinions, en un mot avec l'ensemble des représentations collectives, ils seront niés; les esprits leur seront fermés; ils seront, par la suite, comme s'ils n'étaient pas.*

LA PERCEPTION DE LA DENSITÉ N'EST PAS UNIFORMÉMENT PARTAGÉE SELON QUE L'ON SOIT RICHE OU PAUVRE.

L'urbaniste João Whitaker souligne avec ironie que *là où vont les Riches, on appelle ça les nouvelles centralités. Là où vont les Pauvres, on appelle ça les périphéries.* Il en est de même pour la lecture

de la densification. Selon que l'on soit pauvre ou riche, le sens du mot densité diffère radicalement. Là où se trouve la densification pour les Riches, on appelle ça des *immeubles résidentiels*; là où se trouve la densification des Pauvres, on appelle ça de *l'habitat collectif*. C'est l'écart dans la réalité entre le choix et l'obligation, entre la satisfaction d'un besoin ou une nécessité; pouvoir choisir un mode résidentiel dans une copropriété de luxe ou être dans l'obligation d'accepter le logement par nécessité. Il est donc important, avant d'engager un débat sur le bien-fondé de la densification, de sonder ce que le mot signifie pour les populations concernées. Une *densification heureuse* ou une *densification douce et invisible* n'est pas pour tous. La densification est un mot-piège dont il est important de définir le sens réel perçu par les populations concernées.

LA DENSIFICATION EST D'ABORD UNE CONTRAINTE,

et comme toute contrainte, elle ne peut être qu'impopulaire. Aux experts d'en démontrer la nécessité et aux élus d'en assumer la mise en forme légale. Aux urbanistes d'en proposer les règles à partir de données typologiquement établies, à partir d'analyses contextuelles des milieux à densifier, aux élus politiques d'en évaluer la faisabilité et d'en voter les termes et les règles d'applications. Il est fondamental que ces lois et règlements ne soient pas contestables ni négociables une fois promulgués. En l'absence de règlements flous, les débats et autres négociations pour raison d'acceptabilité sociale ou d'enjeux électoraux ne font que renforcer les courants d'opposition comme NIMBY (Not in my backyard), NOTES (Not over there, either) ou BANANA (Build absolutely nothing anywhere near anything) et en paralysent l'application. Ces débats jamais clos et aux résultats incertains laissent alors le champ libre au marché et aux promoteurs, qui, faute de règles strictes, imposent finalement leurs propres règles.

Pour que cette contrainte fonctionne, elle doit prendre en compte, dans la mise en place de sa réglementation, la totalité d'un territoire national et non être limitée à une aire urbaine et périurbaine. Chaque règlement appliqué dans une ville doit être en cohérence avec un règlement plus large au risque d'être inefficace ou même catastrophique, à l'exemple des ceintures vertes autour des villes d'Angleterre qui n'ont pas empêché l'étalement de sauter ces ceintures vertes pour aller urbaniser les zones rurales de façon massive. Une limite est toujours là pour être franchie, surtout si les règles diffèrent d'un côté à l'autre. Il est essentiel que la totalité du territoire non déjà urbanisé soit réglementée en cohérence dans un seul et même plan. Pour que cette contrainte fonctionne, après un diagnostic sérieux des causes et des besoins, une contextualisation raisonnée des réponses possibles et le vote des élus, elle devra prendre la forme d'une vraie politique de la densification.

LE RÊVE (INAVOUÉ ?) DE LA DENSIFICATION NE SERAIT-IL PAS DE RECRÉER LES CENTRES D'ANTAN ?

Un *retour à la ville* dans les lieux idéaux de l'ordre retrouvé d'une ville fantasmée dans son opposition à la campagne, sa cohésion architecturale — ordre contigu et uniformité du gabarit — sa fonction de centre politique, économique et culturel. Mais nous sommes passés depuis longtemps à l'Hyperville selon la formule d'André Corboz, une urbanisation du territoire à l'image des mégapoles étasuniennes. Ce n'est pas la ville seulement qu'il faut repenser, mais un territoire urbanisé en continu où la question est autant de penser la densité urbaine, centrale et des franges, que la densité rurale.



Gavin MacGregor

travaille dans le domaine de l'art public depuis plus de 8 ans. Initialement chargé de projet chez l'agence A'shop, il a ensuite travaillé comme responsable des volets d'art et d'aménagement des ruelles vertes de Rosemont. Il est actuellement directeur de Artgang, une OBNL de muralisme, en plus d'être candidat à la maîtrise en études urbaines à l'UQAM-INRS. Son sujet de mémoire est l'effet du télétravail sur l'étalement urbain.

L'ÉTALEMENT URBAIN, UNE APPROCHE HOLISTIQUE

Par : **Gavin MacGregor**, directeur de Artgang

L'étalement urbain occupe une place prépondérante dans les discussions politiques municipales malgré l'ambiguïté qui entoure le terme. Loin d'être un simple type de développement, l'étalement est le produit du système complexe de l'urbanisation contemporaine. Une approche holistique qui prend en compte l'ensemble des facteurs qui y contribuent est nécessaire pour y remédier.

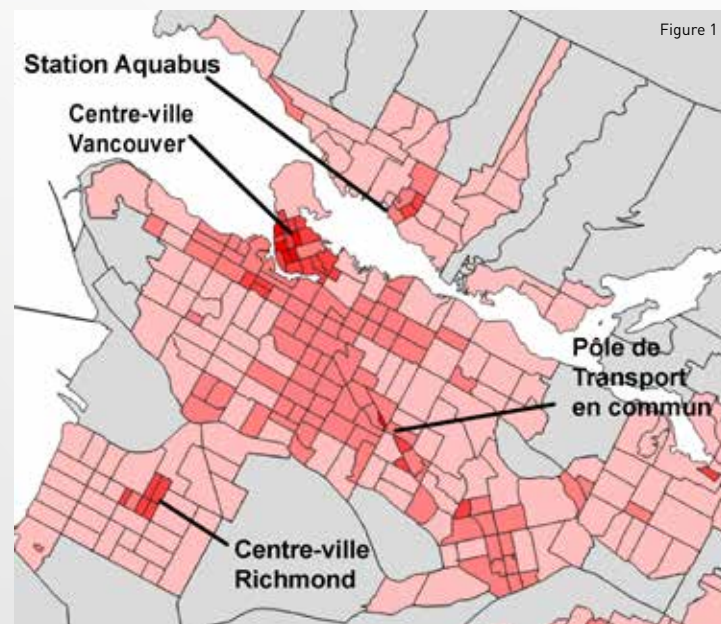
Ses conséquences négatives sont fondamentalement issues d'un problème de géométrie. Quand la distance entre les bâtiments augmente, la quantité de ressources requise pour répondre aux besoins de chaque habitant se multiplie. Les routes, aqueducs et égouts se prolongent. La zone de couverture des services policiers, d'incendies et de gestion de déchets s'élargit. Les tracés du transport en commun deviennent plus sinueux afin de rejoindre la quantité de passagers nécessaire pour couvrir leurs frais d'exploitation. Ceci ralentit le service, diminuant ainsi son attrait auprès des usagers. Les destinations plus éloignées créent l'autodépendance, ce qui amplifie la congestion et la dégradation des routes. Les coûts d'entretien des infrastructures en souffrent. Forcément, l'utilisation de toutes ces ressources vient aussi avec des coûts environnementaux. Les plus évidents étant la dégradation des milieux naturels et agricoles, ainsi que l'émission des particules en suspension et des gaz à effet de serre.

LES DÉTERMINANTS DE LA FORME URBAINE

La consommation de terrains pour l'urbanisation est dictée par la demande immobilière. Cette dernière est déterminée par la taille et le revenu d'une population, en plus d'être fortement modulée par les dynamiques de transport. La proximité aux emplois et services augmente la demande pour un terrain, ce qui gonfle sa valeur au pied carré. Ceux qui ont un accès rapide aux centres d'activité seront alors développés de façon beaucoup plus dense afin de diviser leur coût élevé entre plusieurs personnes. Les

ménages qui préfèrent un plus grand espace s'orientent alors vers les terrains moins dispendieux en périphérie. Le développement urbain est donc naturellement plus dense aux pôles d'activités et plus dispersé en périphérie, en plus de s'articuler le long des corridors de transport. L'étalement et la densité sont alors deux extrémités interdépendantes d'un spectre continu d'urbanisation englobant l'ensemble des quartiers et villes centrées sur un bassin d'emplois communs (Figure 1). Afin de produire les logements requis pour abriter leurs populations, l'expansion de ces agglomérations urbaines peut se faire horizontalement ou verticalement. Une limite sur un axe impose une pression immobilière dans la direction opposée, et vice-versa.

La densité de population de Vancouver se concentre dans les pôles d'activité et le long des corridors de transport.



Source: Statistique Canada
Cartographie : Gavin MacGregor



Les coûts de construction contraignent la croissance verticale qui, même chez les projets les plus rentables, s'épuise habituellement vers les 300 mètres de hauteur. La croissance horizontale est principalement limitée par la vitesse du transport. En 1994, le physicien Cesare Marchetti publie une série d'observations effectuées auprès de villes de divers continents et d'époques qui suggèrent que la superficie d'une ville est ultimement le produit de la rapidité du transport. Il s'appuie sur la notion du budget-temps de Zahavi, une observation statistique que les humains, peu importe leur culture d'origine, se déplacent en moyenne une heure par jour, qu'ils soient habitants d'un petit village, une grande ville, ou même confinés à une prison! Le travail de Marchetti explique pourquoi les villes pré-industrielles comme Rome ou Beijing antique ne dépassent guère la superficie de Drummondville, bien qu'elles comptent des millions d'habitants! Leurs limites se trouvaient toujours à environ 30 minutes de marche du centre-ville. L'arrivée des trains a permis une expansion compacte des villes, mais ce sont les déplacements porte-à-porte offerts par l'automobile qui ont permis de disperser le développement à l'échelle que l'on connaît aujourd'hui.

Suivant cette logique, le rayon de superficie de Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM) pourrait potentiellement atteindre une cinquantaine de kilomètres. Ce n'est pas un hasard que la majorité de ses villes satellites (Saint-Jérôme, Salaberry-de-Valleyfield, Saint-Hyacinthe, Saint-Jean-sur-Richelieu) se trouvent à l'intérieur de ce rayon de distance du centre-ville... Considérant que l'équivalent de la population de Chambly s'ajoute à la CMM chaque année, ce rayon de 50 km pourrait s'urbaniser rapidement. Le frein principal à cette expansion est la congestion routière, qui ralentit la vitesse du transport et qui est le produit naturel de l'inefficacité spatiale des automobiles. Pour fonctionner, ces dernières doivent consommer deux stationnements, une à domicile et une à destination, soit environ 33,5 m² d'espace. Dans le trafic, elles ont besoin d'une surface routière qui augmente avec leur vitesse. À 30 km/h, elles

occupent 66 m²; à 60 km/h, ce chiffre s'élève à 119 m². En guise de comparaison, la superficie moyenne d'un appartement montréalais varie entre 65 et 85 m². Quand les voitures convergent en trop grand nombre vers les mêmes pôles d'activité, il devient physiquement impossible de les accommoder sans ralentir la circulation ou d'asphalter une portion importante de la ville. L'alternative est de faciliter les autres modes de transport par la densification, afin d'établir un équilibre entre centres et périphéries.

Ceinture verte d'Ottawa (encadré) et le développement qui est repoussé en dehors de ses limites.



Source : Google Satellite basemap pour QGIS

Les contraintes géographiques comme l'eau et les montagnes limitent elles aussi les vecteurs d'expansion horizontale. L'aridité du climat joue aussi un rôle en réduisant la possibilité d'implanter des puits artésiens. Plusieurs études qui utilisent l'imagerie satellite ont démontré que la présence de contraintes naturelles encourage un développement plus compact qui optimise les ressources disponibles.

LE RÔLE DES POLITIQUES PUBLIQUES

Les politiques provinciales et fédérales en matière

de transport ont un énorme impact sur le développement. L'expansion d'autoroutes permet l'accès à de nouveaux secteurs, ce qui attire le développement immobilier vers des régions plus éloignées. Le transport en commun vers la périphérie peut parfois avoir un effet similaire, mais quand il est implanté de façon réfléchie, il peut promouvoir la densification et réduire la dépendance à l'automobile. Les taxes d'essence et de carbone, ainsi que les péages routiers peuvent aussi avoir un effet limitant sur le développement autocentrique s'ils sont correctement tarifés et indexés à l'inflation. Une autre préoccupation d'ordre nationale est le soutien au secteur agricole. Plus il est robuste, plus le prix des terrains en périphérie augmente, limitant ainsi le pouvoir d'achat des développeurs en milieu rural.

Pour ce qui est des décisions locales, elles doivent absolument être conçues en prenant conscience de leur impact sur l'ensemble d'une agglomération urbaine, sous peine de simplement repousser l'étalement vers un autre secteur. Cet effet est

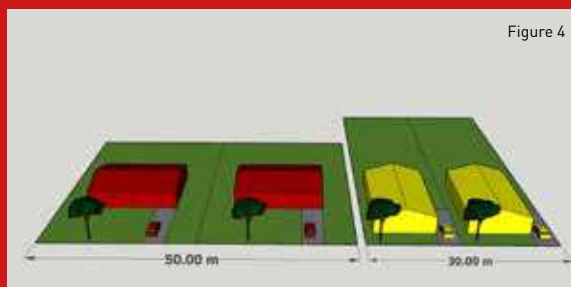
Zones agricoles en milieu urbain, Ville de Québec.



Source : Google Satellite basemap pour QGIS

Développement Rouge :

Terrain : 725 m²
Cour arrière : 375 m²
Logement : 150 m²
Marge avant : 10 m
Marges latérales : 5 m, 5 m
Infrastructures requises : 50 m



Source : Gavin MacGregor

Développement Jaune :

Terrain : 725 m²
Cour arrière : 457,5 m²
Logement : 150 m²
Marge avant : 3 m
Marges latérales : 1,5 m, 3,5 m
Infrastructures requises : 30 m

visible dans certains projets de Ceinture Verte (Figure 2), ainsi qu'avec la dispersion de l'urbanisation qui peut découler des processus de négociation à la pièce du dézonage agricole (Figure 3).

Dans le même ordre d'idées, limiter le développement dans un secteur central ajoute de la pression immobilière en périphérie. Il est donc important de considérer cette réalité et l'inclure avec les autres critères d'évaluation d'un projet lorsque l'on cherche à modérer sa densité potentielle.

L'impact cumulatif des réglementations de zonage peut catalyser l'étalement de façon importante. Elles ont souvent comme objectif de préserver une certaine ambiance de quartier unifamilial, mais il est totalement possible de créer de meilleurs milieux de vie qui respectent cet objectif. Les marges de recul avant et latérales, les obligations minimales de stationnement et les limites de Coefficients d'Occupation du Sol contribuent à augmenter la distance entre les bâtiments. Dans l'exemple de la Figure 4, le développement rouge suit une disposition typique de banlieue québécoise, les jaunes offrent des ajustements bénéfiques. Dans les deux cas, les logements et les terrains ont exactement la même superficie. Par contre, les jaunes consomment 40 % de moins d'infrastructures et offrent près de 20 % de plus d'espace dans la cour arrière pour le loisir familial. Il suffit de diminuer

les marges latérales et d'optimiser l'emplacement du stationnement et de construire en long plutôt qu'en large. La distance entre les bâtiments est suffisante pour offrir un sentiment d'intimité. Pour ce qui est de la marge avant, un arbre nécessite environ 2-3 m pour s'implanter, il est donc mieux de la réduire par rapport aux standards actuels qui ne font que consommer du terrain inutilisé. L'insertion de duplex et de triplex qui conservent une forme architecturale unifamiliale peut aussi contribuer à densifier un secteur sans dénaturer le quartier (Figure 5). Cet objectif peut aussi être

Duplex à gauche, unifamiliale à droite. Ville de Sherbrooke.



Photo : Pauline Vallée

Une technique moins contraignante que le zonage est d'utiliser une taxation de frontage ou de superficie, deux méthodes permises dans la loi québécoise. Ceux qui désirent un logement plus large peuvent

se le permettre, mais se trouvent à payer leur juste part de la consommation des infrastructures municipales. C'est d'ailleurs ce type de taxation qui est à l'origine des charmantes maisons étroites typiques d'Amsterdam. Un dernier outil fiscal, extrêmement efficace, a été proposé par l'économiste Henri George en 1879. Il propose alors d'éliminer la taxe foncière sur les bâtiments, et de transférer l'entièreté de ce fardeau fiscal à la valeur des terrains. Ceci a pour effet de réduire la spéculation et d'encourager un développement beaucoup plus optimal des terrains. Les avantages pour l'équité sociale sont énormes, mais l'outil est méconnu et mal compris.

Somme toute, il existe plusieurs méthodes pour réduire l'étalement. Afin de réussir, il faut utiliser l'ensemble des outils à notre disposition et toujours réfléchir à l'impact de nos décisions sur la totalité du territoire. Les décisions prises dans un secteur (un quartier ou une ville) d'une agglomération urbaine auront inévitablement des répercussions sur les autres secteurs de celle-ci. Les politiques publiques locales adoptées en zones denses sont aussi importantes pour l'ensemble de l'agglomération que celles adoptées dans les zones étalées.



Nicolas Lemire est finissant à la maîtrise en urbanisme à l'Université de Montréal. Il s'intéresse aux questions d'aménagement du territoire, de transport, de requalification urbaine et de transition écologique. Citoyen engagé, il est à la fois blogueur Facebook et président de la nouvelle Association pour le transport collectif de Laval (ATCL). Cet article est un bref résumé de ses travaux effectués sous la supervision de Gérard Beaudet.

LA TRANSFORMATION DE LA BANLIEUE ET SES ENJEUX : LE CAS DU CENTRE-VILLE DE LAVAL

Par : **Nicolas Lemire**, président de l'Association pour le transport collectif de Laval (ATCL).

Cet article s'attarde aux défis de la densification à travers la transformation des pôles de banlieue. Multiples dans le Grand Montréal, ces centralités partagent une histoire et des caractéristiques communes.

Dans une perspective de développement durable, les acteurs publics et privés promeuvent la densification et la transformation des milieux existants pour répondre aux besoins des banlieues. La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) mise sur la stratégie du transit-oriented development (TOD) pour diriger cette croissance à proximité des points d'accès au transport collectif. En banlieue, des dizaines de secteurs identifiés au Plan métropolitain d'aménagement (PMAD) s'articulent à des terminus d'autobus, des stations de métro et des gares. Les aires TOD se basent sur des seuils minimaux de densité, mais leur grand nombre implique une diversité de milieux. Les municipalités ont le rôle de planifier et de mettre en œuvre ces secteurs à bâtir, consolider et transformer. Elles le font au travers de leur schéma d'aménagement, leur plan d'urbanisme, leur zonage et leurs programmes particuliers d'urbanisme (PPU).

On observe toutefois une densification à la pièce qui s'éloigne des principes du TOD. Certaines municipalités utilisent les critères du PMAD pour perpétuer le développement suburbain selon des impératifs économiques, sans s'attarder à la transversalité du TOD. Des quartiers poussent sans égard au design, à l'offre de transport collectif, à la perméabilité de la trame urbaine, à la mixité des usages ou à la disponibilité des terrains. On constate un phénomène de densification articulée à l'automobile, transposant à des formes urbaines denses les principes de la banlieue pavillonnaire du tout-à-l'auto. Ce qui est promu comme « orienté » (TOD) sur le transport collectif ne lui est qu'« adjacent » (TAD). Encore faut-il qu'un transport performant desserve ces nouvelles communautés. Étant donné les profils de mobilité en banlieue et la structure du territoire, cette orientation est loin d'être assurée.

LA BANLIEUE ET SES CODES

L'histoire de la banlieue nord-américaine montre qu'il s'agit d'un espace évolutif. Elle est d'abord imaginée comme une anti-ville répondant aux enjeux des quartiers centraux, s'inscrivant en rupture avec les formes historiques. Elle devient le modèle d'expansion urbaine dans la période de l'après-guerre. Fonctionnaliste et moderne, elle est encouragée par la démocratisation de l'automobile. La banlieue est pensée pour la voiture : les usages sont ségrégués, la densité est faible et un réseau viaire hiérarchisé dirige la circulation vers un grand maillage autoroutier. C'est aux nœuds de ce nouveau réseau que se structurent les pôles de la banlieue, du quartier industriel au centre commercial régional, en passant par les équipements institutionnels. Ces projets marquent l'émergence d'une métropole polycentrique, dont les composantes affirment de plus en plus leur identité, tout en s'articulant fortement au réseau autoroutier. D'une anti-ville, la banlieue est devenue une ville-satellite. Sa dépendance à l'automobile est toutefois une constante historique.

Aujourd'hui, les planificateurs orientent l'urbanisme en banlieue dans la lignée du développement durable, selon les principes du Smart Growth. Il s'agit d'une nouvelle occasion pour la périphérie métropolitaine de constituer un espace de changement et de marquer l'arrivée de nouvelles préoccupations. La mobilité durable, la mixité des usages, la qualité du domaine public et la végétalisation font leur entrée dans le vocabulaire de l'urbanisme en banlieue. La planification TOD est liée à ces notions en proposant l'émergence de communautés attrayantes, mixtes et moins dépendantes de la voiture.

Certaines aires TOD chevauchent les sous-centres métropolitains. Parfait, dites-vous ? Tandis que la banlieue est souvent perçue comme un carré de sable, elle est sous-tendue par des dynamiques historiques, sociales, morphologiques et fonctionnelles. Qu'on le veuille ou non, celles-ci représentent un défi pour les planificateurs, aussi ambitieux soient-ils. Elles deviennent même des obstacles à la concrétisation de nos visions d'avenir

lorsque ces dernières négligent la complexité du territoire. Les pièges sont nombreux : en banlieue, les utopies se heurtent à de dures réalités.

La morphologie des pôles économiques de la banlieue est tributaire de l'accessibilité automobile.



Crédit : Nicolas Lemire.

UN PÔLE SUBURBAIN EN TRANSFORMATION

Le centre-ville de Laval est l'exemple remarquable d'un milieu destiné à être transformé. Dès la fusion des municipalités de l'île Jésus en 1965, il est arrêté que la ville aura un cœur fort de part et d'autre de l'autoroute 15. Le premier schéma d'aménagement pointe vers un secteur central, vacant, déconnecté des quartiers et arrimé au réseau autoroutier. À l'époque, le laxiste zonage L 2000 donne carte blanche aux promoteurs pour des projets économiques. Tandis que la fonction commerciale se concrétise, des errances se produisent au gré des visions abandonnées ou partiellement réalisées. Le Carré Laval, toujours vacant aujourd'hui, en est un exemple frappant. Le développement anarchique

tisse une trame de grands boulevards, d'enclaves vierges, d'équipements et de stationnements. Les planifications successives conduisent à un développement chaotique et à une multiplication des polarités. Entretemps, le centre-ville accueille des bureaux et des fonctions muséales, institutionnelles et culturelles. Soutenu par l'échangeur 15/440, le Carrefour Laval constitue longtemps le centre d'attraction du secteur. L'arrivée du Centropolis puis, en 2007, le prolongement du métro jusqu'à Montmorency, décalent ce point d'attache du centre-ville vers le sud. La densification s'amorce dans les années 2010 dans les interstices de ce territoire de 8 km² et dans sa périphérie. Les limites, les polarités et les identités du secteur sont en évolution continue.

De nouvelles planifications projettent le centre-ville dans l'avenir. La vision stratégique, le schéma révisé et le Code de l'urbanisme (CDU) le qualifient

Le boulevard Saint-Martin Ouest témoigne du défi de créer un milieu compact, mixte et favorable à la mobilité durable dans une trame suburbaine.

Crédit : Nicolas Lemire.



successivement de cœur identitaire, pôle métropolitain et centralité urbaine en devenir. De nombreux terrains à transformer sont identifiés. On envisage le centre-ville comme une vaste aire TOD, où les mobilités durables sont favorisées pour soutenir une densification, un domaine public convivial et une mixité d'usages.

La caractérisation du secteur montre une réalité différente. Les identités multiples — une destination d'envergure, un centre lavallois et un milieu de vie — se superposent à des échelles qui occupent difficilement le même espace. Le caractère autoroutier et l'omniprésence de l'automobile nuisent à l'expérience urbaine. Le paysage est marqué par les stationnements et les tours d'habitation hétéroclites. La déconnexion des polarités décourage l'usage des transports collectifs et actifs, malgré des efforts sérieux pour améliorer le domaine public en leur faveur.





Le TOD Montmorency connaît une densification et une diversification importantes, mais qui s'opèrent dans un espace articulé à l'autoroute 15.

Crédit : Nicolas Lemire.

QUELQUES CONSTATS

Comme dans bien des milieux en voie de densification, les contradictions du centre-ville de Laval confirment qu'il ne faut pas sous-estimer l'inertie de la banlieue. Tandis qu'on cherche à consolider un quartier durable, la planification ignore l'impact de la proximité de l'autoroute sur les dynamiques territoriales et les comportements des usagers. Il est même question de bonifier la vitrine autoroutière. En priorisant les grands projets développés en silo, on a conçu un quartier déstructuré et multipolaire, où chaque ensemble urbain est une enclave repliée sur elle-même et dépendante de l'automobile. Même les friches et les boisés sont des enclaves auxquelles la ville tourne le dos. Or, aussi verts soient-ils, les projets à venir s'articuleront aux mêmes dynamiques qui ont vu pousser les Centropolis et autres Galeries Laval. L'importante densification proposée au CDU et au PPU s'arrime à ces polarités métropolitaines, mais pas à une offre conséquente de transport collectif. Les

nouvelles typologies résidentielles ne répondent pas aux besoins d'une clientèle variée ni à celle qui aurait tendance à favoriser la mobilité durable. La transformation est amorcée sans réflexion en amont à l'égard des services publics nécessaires. Malgré une planification remarquable en termes de design du domaine public, le centre-ville de Laval risque de devenir un quartier dense, mais où l'usage de l'automobile demeure avantageux ou nécessaire, tant pour la population que pour les visiteurs. D'ailleurs, l'acceptabilité sociale n'est pas toujours au rendez-vous pour ces changements, même dans des espaces stratégiques comme le TOD Montmorency.

Ces constats ne signifient pas que la transformation de nos banlieues est vouée à l'échec. Ils offrent plutôt une occasion de mener une relecture de ces milieux complexes. Reconnaître les obstacles à la densification durable est la première étape afin de mettre en œuvre des planifications intégrées et des interventions ambitieuses pour réussir cette transformation.

QUELQUES PISTES DE SOLUTION

Malgré ces obstacles, la consolidation du cœur lavallois — et de tout centre moderne de banlieue — se justifie dans une perspective de développement durable. Voici quelques propositions pour réussir leur transformation à la lumière des constats émis :

- Il ne faut pas vanter le TOD par sa proximité autoroutière. Au contraire, un milieu densifié devrait tourner le dos aux autoroutes sur les plans paysagers et fonctionnels. On peut générer des espaces à échelle humaine à proximité d'autoroutes existantes en sacrifiant la vitrine et en révisant la place accordée à l'infrastructure, y compris les bretelles d'accès ;
- Les projets immobiliers privés et publics doivent enrichir leur contexte d'implantation, plutôt qu'être pensés en vase clos. Les transformations du milieu doivent permettre de retisser les centres de banlieue à l'interne et aux quartiers limitrophes. La croissance doit mettre en valeur les enclaves naturelles restantes, plutôt que leur faire dos ;
- Finalement, tout cela est rendu possible en arrimant un réseau multiscalair et performant de transport collectif aux polarités, de manière à changer les vecteurs de densification et valoriser les principes TOD sur l'ensemble d'un secteur, au bénéfice de sa population.

La densification est une excellente solution aux enjeux auxquels font face nos villes. Or, elle doit être intelligente, intégrée et pragmatique pour remplir ses promesses. Elle doit être accompagnée de décisions ambitieuses à tous les niveaux quant à l'accessibilité, à la nature du territoire et à l'offre de transport durable. À la veille de la révision du PMAD, il est important que tous les acteurs professionnels, politiques et citoyens en prennent conscience. Des outils réglementaires et une planification rigoureuse sont nécessaires pour réussir la réinvention durable de nos banlieues.



Catherine Fournier,
Diplômée en sciences
économiques et
science politique
de l'Université de
Montréal, Catherine
Fournier a été députée
de Marie-Victorin de
2016 à 2021. Elle est
la plus jeune femme
de l'histoire à avoir
été élue à l'Assemblée
nationale du Québec.
Autrice de trois livres,
dont un collectif,
et chroniqueuse au
magazine URBANIA,
Catherine Fournier
exerce la fonction de
maire de Longueuil
depuis novembre 2021.

LA DENSIFICATION, UNE REQUALIFICATION DES MILIEUX AU BÉNÉFICE DE LA POPULATION

Par : **Catherine Fournier**, mairesse de Longueuil

Depuis quelques mois, bon nombre de mairesses et de maires font la promotion de la densification et ce, dans toutes les régions du Québec. Ce fut non seulement un thème majeur des Assises de l'UMQ en 2022, mais également du Sommet de l'habitation, piloté par les villes de Longueuil et de Laval. Cela permet de s'attaquer à la fois à la crise en habitation et à l'urgence climatique, en protégeant les espaces naturels, zones agricoles et parcs dans un périmètre défini.

Rejoignant les pratiques initiées par Montréal durant les années 2010 avec des aménagements qui ont fait leurs preuves ailleurs et ont aussi plu ici, un nouveau narratif s'impose ainsi dans le monde municipal et chez une partie de la population. Au fil des décennies, les idées des Jane Jacobs avec les yeux sur la rue, Jan Gehl avec la ville à échelle humaine, Andrés Duany avec le Nouvel urbanisme, Peter Calthorpe avec le principe du Transit-Oriented-Development (TOD), Jaime Lerner avec l'acupuncture urbaine, Enrique Penalosa avec la valorisation du transport collectif, sans oublier celles d'autres urbanistes et élus influents, se sont répandues dans les universités et ont percolé dans les pratiques des équipes en aménagement urbain. Sur les réseaux sociaux et dans les médias traditionnels, il n'est plus rare que l'on discute de la place de l'automobile, qu'on valorise les commerces de proximité et qu'on exprime le souci de préserver des espaces collectifs.

Un sondage mené par la firme Mainstreet dans la foulée du Sommet de l'habitation en août 2022 révélait que plus de 70 % des Québécoises et des Québécois sont favorables « à l'idée de densifier davantage les villes, c'est-à-dire avoir une plus grande concentration d'habitations sur le territoire déjà développé, afin d'y loger plus de gens tout en protégeant les milieux naturels restants ». Les termes utilisés étant clairs, on constate un changement de paradigme, car une telle vision de la reconstruction de l'espace urbain sur lui-même n'aurait pas suscité la même adhésion il y a à peine deux ans. La crise de l'habitation, jumelée à l'urgence climatique, amène donc un momentum singulier en faveur de la densification. Toutefois, quand il s'agit de détailler cette vision, l'acceptabilité sociale reste parfois à consolider, voire à construire.

DES BÉNÉFICES À METTRE EN ÉVIDENCE

Si elle est bien conçue et opérationnalisée, la densification offre des bénéfices dépassant largement sa contribution à la lutte contre les changements climatiques et à la protection de la biodiversité. Elle consiste d'abord et avant tout en une requalification des milieux de vie, au bénéfice de l'ensemble de la population. En effet, la densification vient renforcer les qualités des quartiers, notamment avec la réintégration de commerces locaux, et leur en donner parfois de nouvelles, par exemple grâce au verdissement.

Des milieux plus compacts et mixtes sur le plan des usages comportent des avantages pour les individus et ménages. La possibilité d'être piéton ou cycliste pour une plus grande part des déplacements améliore la santé individuelle¹ et permet d'économiser des sommes appréciables, pouvant servir à d'autres fins. D'ailleurs, de plus en plus d'acheteurs d'une habitation s'informent du « score de marche » du secteur convoité et font des comparaisons à cet égard. La densification permet également de multiplier les lignes de transport collectif et les initiatives de partage de voitures, avec Communauto ainsi que de vélos, avec Bixi, offrant aux individus et aux ménages davantage d'options de mobilité, réduisant la dépendance à l'automobile et à ses coûts élevés.

Bien conçue, la densification permet aussi de donner accès à de nombreux services et commerces plus facilement ainsi qu'à de tiers lieux, endroits de socialisation, et à des parcs de diverses dimensions. Accueillir davantage de nouveaux voisins fournit donc des avantages individuels, car de nombreuses activités et occasions s'ajoutent dans la vie quotidienne, motivées par l'accroissement de la population dans le secteur visé.

Au plan collectif, les bénéfices de la densification sont structurants. Les citoyennes et les citoyens sont nombreux à réclamer diverses mesures d'apaisement de la circulation, non seulement à proximité des écoles, mais également sur de grandes artères, où les collisions font des victimes parmi les enfants, aînés, personnes

1. États-Unis. Bannir la voiture des banlieues, une question de santé [courrierinternational.com], 10 février 2017

à mobilité réduite et autres usagers vulnérables. Un réaménagement des rues pour y faciliter divers modes de transport, notamment collectifs, permet donc de les rendre plus sécuritaires. La meilleure santé de la population tout comme la diminution des collisions, notamment dans l'optique de la Vision Zéro, entraînent par ailleurs des économies collectives à long terme.

L'utilisation des infrastructures par un plus grand nombre de gens dans un secteur donné, qu'il s'agisse des égouts et aqueducs, des écoles ou des routes, génère à son tour d'autres économies. Les finances publiques s'en trouvent mieux utilisées. Il devient alors plus facile de dynamiser l'économie locale, permettant à des populations moins favorisées ou plus vulnérables d'avoir accès à de nouveaux services.

DES MODÈLES À FAIRE (RE) CONNAÎTRE

Le paysage en place conditionne l'imaginaire de la population, celui de nos banlieues lançant un puissant message en faveur d'espaces larges de circulation pour les automobiles et leurs dortoirs que sont les stationnements privés et publics. Par ailleurs, on présente souvent des images de quartiers «verts» essentiellement résidentiels et plutôt axés sur les technologies, quand ce n'est pas au milieu de nulle part. Or, les beaux modèles de densification vont bien au-delà des habitations, intégrant des commerces, services et espaces collectifs, tout en conservant les milieux naturels, fournissant des services écosystémiques, ainsi que les zones agricoles, nos précieux garde-mangers.

Dans certaines villes nord-américaines et européennes, des exemples inspirants de milieu de vie de qualité s'incarnent dans le cadre bâti. À Portland en Oregon, un réseau de transport structurant, le Max Train, a permis de consolider le territoire² tout en l'embellissant. S'y sont ajoutés un réseau vélo performant et, plus récemment, un pont piétonnier et cyclable sur la rivière Willamette.

Une rue du quartier Vauban à Freiburg-im-Breisgau en Allemagne, où les enfants peuvent jouer facilement.

À Freiburg-im-Breisgau³ en Allemagne, des stationnements à l'entrée des quartiers sont mutualisés dans des bâtiments afin que le reste du territoire puisse servir à des espaces mixtes et partagés entre les citoyennes et les citoyens. Dans les quartiers Vauban et Rieselfeld, des enfants jouent un peu partout.

À San Francisco, le Better Streets Plan⁴ permet de concevoir des rues conviviales. On a aussi implanté une politique de tarification dynamique du stationnement qui libère de l'espace. À Malmö⁵ en Suède, dans le quartier Västra Hamnen, une volumétrie originale et des micro-espaces différenciés créent des effets de surprise, dans un secteur intégrant une unique belle tour, la Turning Turso.



Source : Vivre en Ville

On peut donc montrer des modèles différents pour ouvrir l'imaginaire.

Par ailleurs, entre la tour et le bungalow existe une variété de formes d'habitation. Certaines gagnent



à être reconnues dans notre propre environnement, notamment les plex⁶ qui représentent un des modèles les plus intéressants pour une densité à échelle humaine. Malheureusement, tant Västra Hamnen à Malmö que les quartiers de plex montréalais ont subi de l'embourgeoisement. Cela est un symptôme de leur désirabilité, car les quartiers denses et mixtes, bien conçus, sont convoités. Il convient bien entendu d'analyser l'idée d'une révision des mécanismes fiscaux afin de s'assurer de récompenser la densité, notamment en évaluant la possibilité de mieux répartir le fardeau de la taxation en fonction du nombre de personnes utilisant les infrastructures d'un secteur.

Des modèles intermédiaires en habitation⁷ existent et on commence à les intégrer en faisant de la densification douce et différenciée, respectant les caractéristiques des divers milieux tout en les qualifiant.

2. « Ils l'ont l'affaire » : Portland, un modèle de design urbain (radio-canada.ca), 6 septembre 2017

3. « GreenCity Freiburg » : retour sur un « modèle » allemand de ville durable | Cairn.info, 2020

4. SF Better Streets | A guide to making street improvements in San Francisco

5. La croissance écologique suédoise: le cas de Malmö - Le développement - durable - de la Suède [wordpress.com], 8 novembre 2016

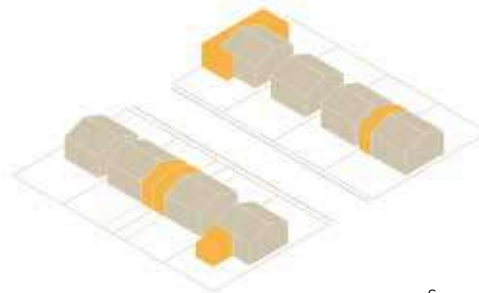
6. Le plex montréalais pour sauver la planète ? | La Presse, 21 mai 2022

7. Missing Middle Housing: Diverse choices for walkable neighborhood living



Source : Vivre en Ville

Traduction libre d'Accessory Dwelling Unit (ADU), «unité d'habitation accessoire» (UHA) est un terme parapluie qui désigne un logement secondaire aménagé sur un lot déjà occupé par une résidence principale. Une UHA peut notamment prendre la forme d'une maison de fond de cour, d'un garage transformé en logement ou d'un logement intergénérationnel aménagé dans une annexe au bâtiment principal.



Source : L'Arpent

D'ailleurs, la révision des règlements d'urbanisme de la Ville de Longueuil sera bonifiée en 2022-2023, notamment grâce à l'expertise de l'OBNL L'Arpent, et ce, dans le cadre du projet-pilote dévoilé lors du Sommet de l'habitation. L'Arpent illustrera diverses stratégies de densification douce et différenciée par des exemples inspirants et contribuera à des ateliers de réflexion.

DES CONVERSATIONS À TENIR EN AMONT

En effet, tout cela requiert des réflexions précises sur chaque milieu, afin de leur redonner des qualités ou de leur ajouter des avantages, comme le verdissement. Pour qu'accueillir davantage de nouveaux voisins soit un gain — donc pour que la densification, qu'elle soit marquante ou douce, se déroule bien —, il importe de réfléchir en amont aux qualités souhaitées dans les divers milieux. Si la densification est trop associée aux édifices en hauteur alors qu'existent bien d'autres modèles, on la réduit aussi souvent à l'usage résidentiel. Pourtant, elle devrait être indissociable de la mixité des usages, condition sine qua non lui permettant d'offrir ses fruits aux citoyennes et aux citoyens.

La densification est attirante dans la mesure où elle offre une meilleure qualité de vie et permet l'accès à des options diversifiées pour se déplacer et profiter des activités quotidiennes. L'idée est donc de requalifier les milieux, en particulier les banlieues, comme le proposent Ellen Dunham Jones et June Williamson dans leur remarquable série de documents *Retrofitting suburbia*⁸. En convertissant de nombreux espaces sous-utilisés, tels des centres commerciaux désuets, il est possible de redynamiser de nombreux secteurs, ce à quoi l'on commence à penser au Québec.

Des initiatives comme *Oui dans ma cour*⁹, un des choix collectifs de la campagne *Réduire notre empreinte*¹⁰, sont portées par *Vivre en Ville*. Cela met de l'avant l'établissement d'un climat de confiance entre les citoyennes et les citoyens, les promoteurs et les municipalités autour d'un véritable dialogue sur les qualités recherchées dans les milieux de vie.

En fait, il s'agit d'abord de définir collectivement les conditions permettant d'accueillir davantage de voisins tout en préservant le patrimoine et l'identité des quartiers. C'est un exercice auquel se livrent de plus en plus de promoteurs et de villes, avec des populations davantage éveillées qu'auparavant aux enjeux d'urbanisme et d'environnement. Après tout, la transition socioécologique est portée par des initiatives citoyennes dans divers pays, comme en témoignait le film *Demain*. L'argumentaire qui y est associé est de plus en plus solide, surtout dans un contexte de crise de l'habitation et d'urgence climatique.

L'arbitrage entre l'augmentation des activités et la préservation des identités locales initiales relève souvent d'un jeu d'équilibriste. Or, si la densification s'incarne dans le milieu physique en s'intégrant aussi dans le tissu social, elle (re) devient désirable. Et cela peut se faire en faisant la démonstration aux citoyennes et aux citoyens de portraits positifs de la vie dans les secteurs denses et en diffusant de bonnes pratiques d'ici et d'ailleurs pour des milieux de vie de qualité.



Source: inspiré du modèle de Missing Middle Housing de la ville de Victoria

ON PEUT PENSER AUSSI AUX UNITÉS D'HABITATION ACCESSOIRES (UHA) ET AUX MAISONS INTERGÉNÉRATIONNELLES.

8. *Retrofitting Suburbia*

9. *Oui dans ma cour ! | S'allier pour des milieux de vie de qualité*

10. *Pourquoi vivre dans un écoquartier? | Réduire notre empreinte (reduirenotreempreinte.com)*

LA CONSOLIDATION : UNE CLÉ POUR ASSURER LA VIABILITÉ DES PETITES MUNICIPALITÉS

Par : **Catherine P. Perras** urb. OUQ, Conseillère en aménagement et urbanisme, M. Urb. et **Joëlle Naud** Conseillère en design urbain et urbanisme, M. Sc. A. Design urbain

WWW.AQU.QC.CA



Catherine P. Perras,

Titulaire d'une maîtrise en urbanisme de l'Université de Montréal, Catherine s'intéresse au rôle de l'aménagement du territoire dans l'adaptation aux changements climatiques. Après un parcours en recherche-action à l'Université de Montréal, puis à l'École nationale d'administration publique dans le domaine de la résilience urbaine, elle s'est jointe à l'équipe de Vivre en Ville en 2020. Son rôle consiste à outiller les municipalités en matière de transformation des milieux touchés par les inondations et de gestion optimale de l'urbanisation.



Joëlle Naud,

Détentrice d'un baccalauréat en urbanisme et d'une maîtrise en design urbain de l'Université de Montréal, Joëlle a travaillé au Centre de services scolaire de Montréal où elle a pu s'interroger sur les questions liées à la planification et à l'aménagement des écoles en contexte urbain. Elle s'intéresse notamment à la capacité des équipements collectifs et des espaces publics à renforcer les liens de communauté et à la conception de milieux de vie durables et résilients.

Qu'elles soient localisées en périphérie d'un grand centre urbain ou qu'elles se situent en plein cœur d'une région rurale, les petites municipalités québécoises souhaitant répondre à la demande en habitation ont la responsabilité d'encadrer la localisation et la forme que prendra cette croissance. Bien localisée et intégrée à l'existant, celle-ci peut contribuer à créer des milieux de vie complets et durables, de même qu'à optimiser les services publics demandés par la population. Or, dans plusieurs régions, on continue d'observer une urbanisation diffuse à l'extérieur des périmètres d'urbanisation pourtant prévus pour accueillir les nouvelles constructions résidentielles. Mais peut-il en être autrement ?

LA DÉMARCHE PROPOSÉE

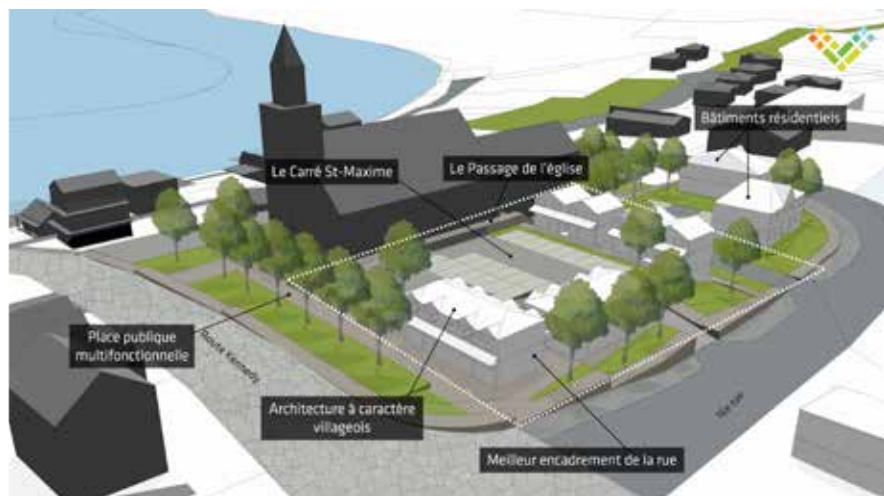
Grâce à l'appui financier du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, Vivre en Ville a élaboré une démarche pour outiller les collectivités en matière de gestion optimale de l'urbanisation. Elle consiste à faire ressortir les enjeux d'aménagement propres au territoire (le diagnostic), puis à illustrer le potentiel de transformation des milieux bâtis pour répondre aux besoins et aux aspirations locales (le projet urbanistique). Par la suite, les collectivités peuvent traduire cette vision dans leur plan et leur réglementation d'urbanisme ainsi que dans leurs interventions sur le domaine public.

Cette démarche a notamment été mise en œuvre dans le cadre de l'accompagnement de trois municipalités rurales : Scott (MRC de La Nouvelle-Beauce), Saint-Fulgence (MRC du Fjord-du-Saguenay) et Wotton (MRC des Sources). Dans cet article, nous mettrons en lumière la façon dont cet angle d'approche par l'aménagement des milieux de vie permet de répondre aux préoccupations spécifiques de chacune de ces collectivités.

SCOTT : REPENSER UN NOYAU VILLAGEOIS MENACÉ PAR LES INONDATIONS

Les inondations printanières de 2017 et de 2019 ont entraîné des transformations majeures dans le périmètre d'urbanisation de la Municipalité de Scott, située de part et d'autre de la rivière Chaudière. Près d'une centaine d'habitations, majoritairement localisées dans le noyau ancien, ont dû être démolies. Pour une collectivité qui comptait environ un millier de logements et qui avait connu la plus forte croissance de sa MRC dans les 25 années précédentes, cette perte est non négligeable. D'autres activités ont en outre été touchées : les quelques commerces de proximité qui animaient la rue principale (route Kennedy) ont disparu, et une nouvelle école primaire a dû être construite, légèrement à l'écart du noyau, pour remplacer celle qui avait été inondée. Le diagnostic urbanistique a donc permis de conclure que, en perdant progressivement sa centralité, le village courait le risque de ne devenir qu'une collection de lotissements déconnectés les uns des autres, d'autant plus que sa structure était déjà éclatée en raison de la présence de plusieurs barrières physiques (autoroute, voie ferrée, rivière).

Proposition de place publique multifonctionnelle, entourée d'habitations et d'espaces commerciaux variés, sur l'îlot paroissial.



Source : Vivre en Ville

LA RECOMPOSITION DU NOUVEAU NOYAU VILLAGEOIS

À l'extérieur du périmètre d'urbanisation, le territoire municipal est majoritairement situé en zone agricole permanente. Il comprend également quelques zones blanches étalées le long de la rivière, principalement occupées par la villégiature et peu propices à l'accueil d'une croissance contribuant à la vitalité du noyau. C'est donc sur le potentiel de consolidation du village que le projet urbanistique a été axé. Plusieurs espaces sous-utilisés à l'extérieur des zones inondables y ont été identifiés, incluant le stationnement de surface voisin de l'église (elle-même vouée à un changement de vocation prochain), une friche industrielle, un terrain occupé par un bâtiment municipal désuet, ainsi qu'une vaste propriété majoritairement non construite. Les abords de l'église ont été ciblés pour devenir le nouveau cœur du noyau villageois. C'est pourquoi le projet urbanistique y illustre une variété d'activités (résidences, commerces, bureaux), des habitations de types variés (maisons individuelles, studios à l'étage de commerces, triplex, quadruplex, etc.) ainsi qu'une place publique multifonctionnelle.

À distance de marche de cette future centralité, la friche industrielle a, quant à elle, été ciblée pour accueillir un quartier résidentiel composé de maisons en rangée et d'immeubles multilogements. Grâce à cet exercice, la Municipalité a maintenant en main une illustration concrète du véritable potentiel de son périmètre d'urbanisation, sur lequel elle peut se baser pour encadrer les projets de construction qui lui sont soumis.

LA RÉAPPROPRIATION DES BERGES DE LA RIVIÈRE CHAUDIÈRE

Le projet urbanistique de Scott visait aussi à répondre à une autre préoccupation : le réaménagement des secteurs démolis de la plaine inondable. Parmi la centaine de lots vacants cédés à la Municipalité à la suite des inondations, plusieurs sont situés à proximité du nouveau cœur envisagé pour le village. Ces derniers représentent une opportunité de redonner accès à la rivière à l'ensemble de la population, ainsi que de relier les différents quartiers à la centralité par un réseau de déplacements actifs. De tels investissements dans l'espace public sont essentiels pour faire en sorte que la consolidation urbaine aille de pair avec l'amélioration de la qualité de vie à Scott. C'est pourquoi le projet urbanistique comprend l'illustration du potentiel de réaménagement de la plaine inondable libérée de l'urbanisation.



SAINT-FULGENCE : DIVERSIFIER L'OFFRE EN HABITATION

Dans les dix dernières années, la population de Saint-Fulgence a connu une croissance à laquelle s'ajoutent le vieillissement de la population et la tendance à la réduction de la taille des ménages : des phénomènes documentés par la MRC du Fjord-du-Saguenay dans son Schéma d'aménagement et de développement. Face à cette croissance et à la diversification des besoins en matière d'habitation, le village manque de logements locatifs, abordables et de types variés pour accueillir de nouveaux ménages.

Bien que le village soit pourvu de commerces, de services et d'infrastructures municipales, la majorité des permis de construction sont émis pour des résidences individuelles situées à l'extérieur du périmètre d'urbanisation. Pourtant, près du tiers de la superficie de ce dernier demeure non construit et pourrait accueillir de nouvelles habitations à proximité de cette centralité. C'est dans ce contexte que la Municipalité souhaitait planifier la consolidation du village.

UN NOUVEAU QUARTIER EN CONTINUITÉ DU NOYAU VILLAGEOIS POUR LE RENFORCER

L'optimisation de l'espace disponible dans le périmètre d'urbanisation constitue toutefois un défi de taille, puisque celui-ci est marqué par de nombreuses contraintes, notamment une topographie accidentée, des zones de glissements de terrain potentiels, ainsi que la présence de plusieurs ruisseaux.

La planification des espaces à urbaniser a donc débuté par la recherche d'une trame de rues permettant d'atteindre trois objectifs :

1. exploiter le plus efficacement les terrains disponibles ;
2. maximiser les connexions vers le noyau villageois et la rue principale (rue du Saguenay) ;
3. hiérarchiser clairement les voies pour éviter de générer une circulation de transit sur les rues de moindre importance.

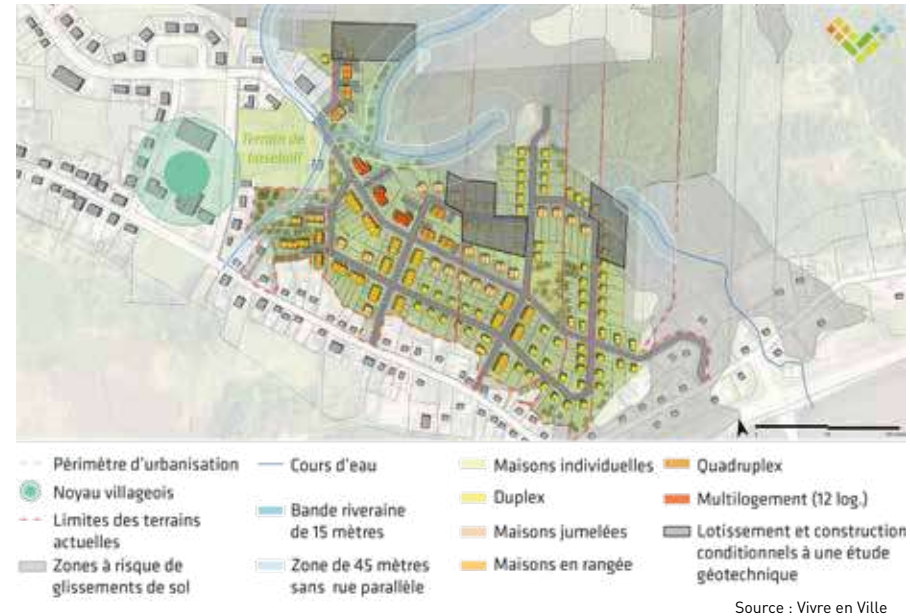
À partir de cette trame de rues ont été définis les types résidentiels à favoriser. Tout d'abord, les secteurs les plus près des services du noyau villageois ont été choisis pour accueillir davantage d'unités (et donc de ménages), tandis que les secteurs plus éloignés l'ont été pour des constructions moins denses. Conséquemment, les grandes parcelles bordant les ruisseaux, à l'est du terrain de baseball, ont été ciblées pour l'implantation de bâtiments de grands gabarits, comme des multilogements. De même, la vaste parcelle de forme irrégulière située au sud du terrain de baseball est apparue parfaitement adaptée à un projet immobilier méritant une implantation inhabituelle, comme un ensemble d'habitations communautaires composé de maisons en rangées avec façades sur cour et cherchant à partager des espaces extérieurs et des équipements. Enfin, les voies permettant d'entrer et de traverser le quartier ont été privilégiées pour accueillir une densité bâtie supérieure (et des infrastructures de mobilité active conséquentes) aux autres rues, destinées à n'être empruntées que par un nombre restreint de résidents et d'usagers.

Enfin, le plan a été conçu pour faciliter sa mise en œuvre par la Municipalité et les développeurs immobiliers. Ainsi, à deux petites exceptions près, le tracé des rues et le découpage des parcelles se sont effectués en respect des limites des lots actuels. Par conséquent, si la Municipalité le désirait, chacun des propriétaires pourrait procéder à l'urbanisation de son propre lot sans devoir attendre le développement du lot voisin pour assurer sa viabilité.

WOTTON : ALLIER CONSOLIDATION URBAINE ET IDENTITÉ RURALE

Plus importante municipalité de la MRC des Sources en termes de population et d'offre commerciale après Val-des-Sources, Wotton joue un rôle essentiel dans l'échiquier régional. Sa rue principale (rue Saint-Jean) a toutefois connu une dévitalisation dans les dernières années, comme en témoigne la vacance de certains locaux. Le pôle civique, où se concentrent le bureau municipal, le CPE, la bibliothèque, l'école primaire et des locaux occupés par des organismes communautaires, se trouve en retrait de la rue principale, accentuant l'absence de destination sur celle-ci.

Une trame conditionnée par les contraintes et une densité plus marquée près du noyau villageois.



C'est avec cette préoccupation en tête que la Municipalité a amorcé sa réflexion sur la consolidation de son périmètre d'urbanisation, qui pourrait lui permettre d'accueillir davantage de ménages pour soutenir une offre commerciale renouvelée. Le reste du territoire municipal étant majoritairement occupé par des activités agricoles, c'est plutôt sur les espaces sous-utilisés ou non construits du village qu'elle est désormais appelée à miser. Le diagnostic urbanistique a d'ailleurs révélé l'important potentiel du village : des bâtiments vacants qui pourraient être rénovés ou remplacés, un vaste stationnement de surface à requalifier, des activités commerciales qui pourraient se relocaliser, mais aussi d'une vaste friche agricole identifiée comme zone de développement au Schéma d'aménagement et de développement récemment révisé.

UNE TRAME VIAIRE ARTICULANT LE VILLAGE À SA PÉRIPHÉRIE AGRICOLE

La proposition esquissée pour la friche agricole de Wotton incarne l'arrimage qu'il est possible d'effectuer entre les réalités urbaine et rurale du village. Cela s'est d'abord traduit par la planification d'un réseau de sentiers piétonniers conçu comme la colonne vertébrale de la trame de rues du futur quartier. Ces sentiers ont été configurés de manière à longer le territoire agricole, à offrir des percées visuelles vers cet atout, et à créer des liens entre cette périphérie verte

et les différentes destinations du village. En complément, un parc linéaire à vocation agricole, s'inscrivant dans le prolongement de l'école primaire et de sa cour extérieure, a été proposé comme point central du nouveau quartier.

UN QUARTIER ET DES ÎLOTS MODULABLES POUR S'ADAPTER AUX BESOINS

Si la trame viaire proposée est devenue l'ossature de la consolidation résidentielle de Wotton, c'est la volonté de procéder à la gradation de la densité à l'intérieur du nouveau quartier et d'offrir aux espaces ouverts un encadrement bâti cohérent avec leur vocation qui a permis de choisir et de distribuer adéquatement les types résidentiels dans le secteur.

Ainsi, en raison de sa proximité à la rue principale, la portion nord du nouveau quartier a été ciblée pour accueillir une urbanisation plus dense, tandis que sa portion sud, bordée sur deux côtés par des terres agricoles, est apparue appropriée à une densité moindre. Différents types d'implantations ont aussi été proposés pour les bâtiments. Par exemple, certains d'entre eux font face à une rue de façon traditionnelle, tandis que d'autres ont leur façade sur le parc linéaire, sur des sentiers piétonniers ou même sur des cours partagées.

La plus grande richesse du plan proposé consiste toutefois en son caractère modulable. Ainsi, bien que des localisations précises aient été proposées pour les bâtiments, le plan se veut d'abord et avant tout un outil de dialogue entre la Municipalité, les promoteurs et les citoyens. Les propositions faites pour chaque îlot peuvent être interchangeables au besoin, par exemple pour réviser la gradation de densité du quartier ou pour s'adapter à l'évolution du marché immobilier, et ce, sans compromettre la cohérence générale de l'ensemble et l'atteinte des objectifs de consolidation villageoise.

UNE CONSOLIDATION OPTIMISÉE PAR LE RÉAMÉNAGEMENT DES RUES EXISTANTES

Accroître l'offre en logements à l'intérieur du périmètre d'urbanisation est également une mesure contribuant à renforcer la vitalité d'une rue commerciale, notamment en améliorant la qualité, la convivialité et la sécurité des parcours y conduisant pour les piétons et les cyclistes. Des mesures d'apaisement de la circulation aux entrées du village, des intersections surélevées, du verdisse-

Un parc linéaire comme colonne vertébrale du quartier, entre l'école primaire et la zone agricole permanente.



Source : Vivre en Ville

ment sur le domaine public, de nouvelles traverses piétonnes en section courante et l'aménagement de sentiers piétonniers sont quelques exemples des aménagements qui ont été proposés pour bonifier le réseau existant. Une priorisation de ces propositions a toutefois été établie afin de faciliter leur mise en œuvre par la Municipalité.

UNE DÉMARCHÉ ADAPTÉE À CHAQUE MILIEU

Les municipalités de Scott, Saint-Fulgence et Wotton ont toutes les trois opté pour des projets urbanistiques axés sur la consolidation de leur périmètre d'urbanisation. Cette

orientation leur permettra non seulement d'accueillir de nouveaux ménages sans s'étaler sur les milieux naturels et agricoles, mais également de répondre aux préoccupations qui leur sont propres comme la réduction des risques liés aux inondations, l'augmentation de la diversité de l'offre en logements ou la revitalisation d'une rue commerciale. Pour tendre vers des collectivités viables, les petits milieux ont tout autant avantage que les grandes villes à prendre le temps de se doter d'une vision d'avenir claire, cohérente et partagée par l'entremise de la démarche d'élaboration d'un projet urbanistique.

La gradation de la densité et la variété des types d'habitation comme assises d'un projet modulable.

Source : Vivre en Ville





Patrice Furlan,

Urbaniste, chef de division urbanisme à la Ville de Drummondville depuis 2010, Patrice Furlan est titulaire d'une maîtrise en urbanisme de l'Institut d'Urbanisme de l'Université de Montréal et œuvre dans le domaine municipal depuis 31 ans. Il a été secrétaire du CCU de la Ville de Saint-Hyacinthe de 1991 à 2010, rôle qu'il assume depuis 2010 au sein du CCU de la Ville de Drummondville.

DENSIFIER LE TERRITOIRE : OUI, MAIS COMMENT ?

L'EXEMPLE DE L'ÉTUDE DU POTENTIEL DE DENSIFICATION DU TERRITOIRE DE DRUMMONDVILLE

Par : **Patrice Furlan**, urbaniste, chef de division urbanisme, Service de l'urbanisme, Ville de Drummondville

Reconnue comme capitale du développement du Québec, Drummondville peut compter sur un vaste territoire pour assurer son développement urbain, plus particulièrement celui de son marché résidentiel. Or, soucieuse d'optimiser l'utilisation de cet espace, elle a mis en place des mesures visant à mieux encadrer les projets résidentiels en misant notamment sur la densification des projets et la consolidation des quartiers existants. En 2021, elle participe au programme d'aide financière pour la planification de milieux de vie durables (PMVD) du gouvernement du Québec. Gestionnaire au sein de la division urbanisme, l'auteur présente dans cet article l'occasion saisie par la municipalité pour voir à la densification de son territoire dans le corridor du réseau de transport en commun structurant.

MISE EN CONTEXTE

Ayant adopté en 2019 un ambitieux Plan d'action en mobilité durable (PAMD), la Ville de Drummondville a depuis entrepris la mise en œuvre de celui-ci. Profitant du programme d'aide financière pour la planification de milieux de vie durables (PMVD) du gouvernement du Québec, la Ville a saisi cette occasion qui lui permettrait de concrétiser certains projets identifiés dans son PAMD.

Le PMVD a été élaboré entre autres pour réduire ou éviter les émissions de gaz à effet de serre (GES) par des interventions en aménagement du territoire et en urbanisme. Il permet de financer des projets de planification de milieux de vie plus compacts où la proximité et l'accessibilité des logements, des services, des loisirs et des lieux d'emplois favorisent l'utilisation des transports actifs et collectifs.

Plusieurs municipalités au Québec se sont prévaluées de ce programme. À Drummondville, les actions ciblées par ce PMVD consistaient à :

- établir le potentiel de densification des sites inclus dans les aires affectées par le réseau de transport en commun structurant ;
- élaborer un concept d'aménagement d'un futur pôle d'échanges intermodaux au centre-ville.

Pour ce faire, la Ville de Drummondville a mandaté la firme L'atelier urbain afin de mener les analyses nécessaires menant à l'élaboration de critères de design urbain sensibles visant la densification des

abords du réseau de transport en commun structurant et à un concept d'aménagement du pôle d'échanges intermodaux ancré dans les priorités d'aménagement durable et novateur de son plan de mobilité

Outre le volet relatif au design urbain, on comprendra que l'objectif de ce mandat consistait également à établir un cadre réglementaire pour assurer la cohabitation volumétrique avec les secteurs construits.

DÉMARCHE DU PMVD

Le but poursuivi par l'approche du PMVD de la Ville de Drummondville consistait à comprendre les tendances et les enjeux urbanistiques en matière de densification du territoire dans une perspective de lutte à l'étalement urbain, de mobilité durable et de rentabilisation des infrastructures existantes.

Cette démarche a donc permis de catégoriser les formes urbaines présentes sur le territoire par l'analyse typomorphologique du cadre bâti et d'identifier des secteurs propices à différents niveaux de densification.

Étant donné le territoire construit, l'approche devait permettre dans un premier temps de présenter une analyse et un diagnostic des composantes urbaines avant d'établir le concept de densification susceptible d'être mis en place aux abords du réseau de transport en commun dans un rayon de 400 mètres. Il fut donc convenu de prévoir du contenu visuel et des perspectives d'ambiance afin d'illustrer le

concept. Enfin, des suggestions de modifications nécessaires aux divers outils d'urbanisme ont été formulées pour permettre la réalisation du projet.

ANALYSE ET DIAGNOSTIC DES COMPOSANTES URBAINES

L'Atelier urbain et les urbanistes de la Ville de Drummondville ont amorcé la démarche en identifiant à l'aide de plans les secteurs et les zones propices à la densification résidentielle aux abords du réseau de transport en commun projeté, en bordure des principaux axes routiers et au centre-ville, de même qu'à l'intérieur de son aire de desserte de 400 mètres.

L'étape suivante consistait à établir un diagnostic du milieu urbain d'insertion accompagné de plans et incluant de manière non limitative :

- l'utilisation du sol, la typologie des commerces de proximité, la densité d'habitation existante, les sources de contraintes naturelles et anthropiques;
- les principales caractéristiques du cadre bâti existant (nombre de logements, année de construction, état des bâtiments, qualités architecturales, valeur des immeubles);
- l'identification des lignes de transport en commun, la localisation, le nombre et la superficie des parcs et espaces verts, le tracé des pistes cyclables et des trottoirs.

Ceci a permis de caractériser et de délimiter les îlots patrimoniaux ou de faible densité dont l'intégrité du cadre bâti doit être protégée.

CONCEPT DE DENSIFICATION URBAINE

Un site fut identifié pour mesurer le seuil limite d'intégration d'un projet de densité à proximité d'un quartier construit. Le site retenu est celui au coin du boul. Saint-Joseph et la rue des Cèdres.

En parallèle, des balises furent établies pour encadrer la densité des nouvelles constructions selon sept ensembles de découpage typomorphologique. Cette

analyse typomorphologique visait à avoir une meilleure compréhension du contexte d'insertion de nouveaux projets immobiliers.

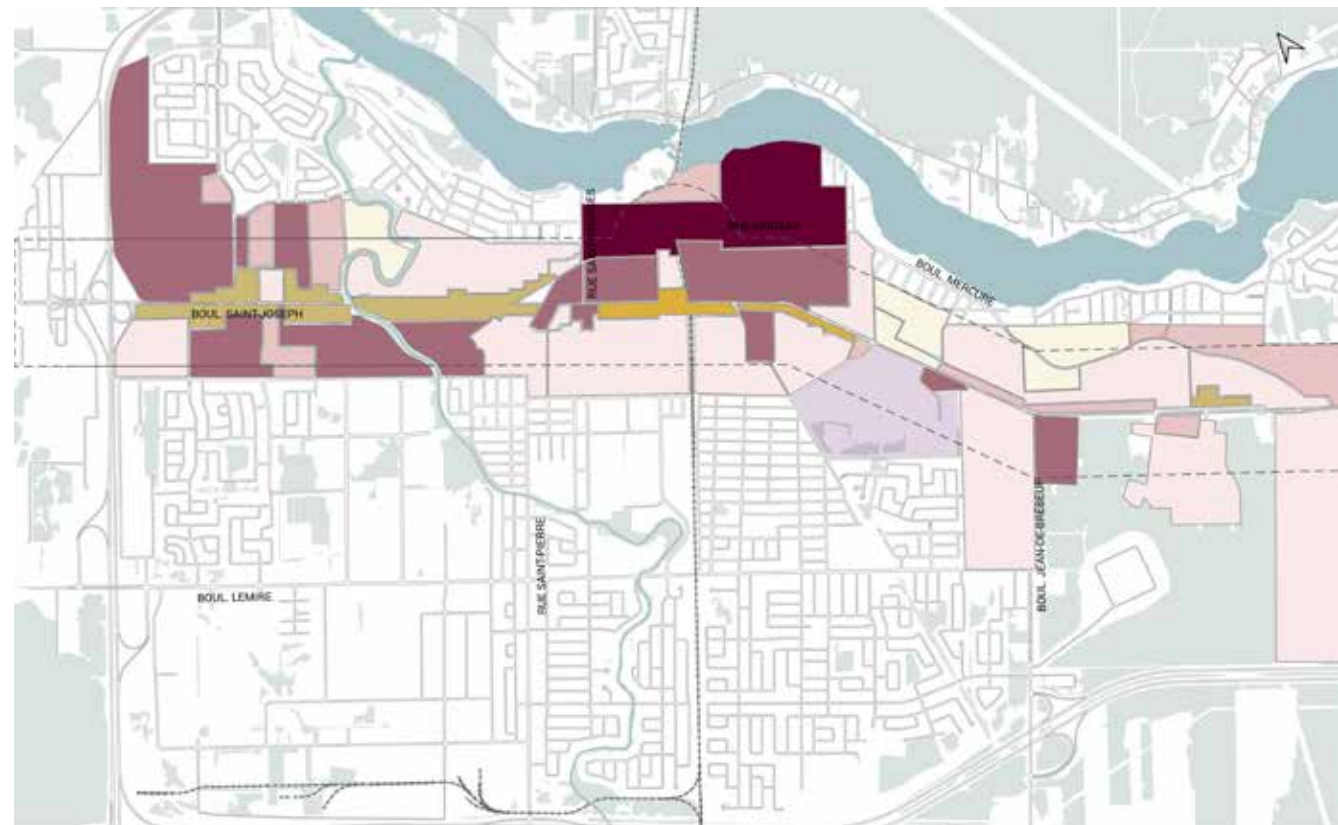
Le potentiel de densification d'un territoire étant intimement lié au potentiel immobilier du territoire, c'est à l'aide d'indicateurs que les espaces potentiels pour la densité urbaine ont été identifiés le long des axes et pôles de transport structurant. Il s'agissait d'abord d'identifier les potentiels de développement des espaces sous-utilisés, tels que les terrains vacants de petites ou moyennes superficies ou les grands espaces de stationnements de surface. Il s'agit donc de terrains intercalaires qui sont souvent viabilisés, c'est-à-dire que les infrastructures nécessaires à l'urbanisation sont déjà en place. Une construction ou une division du parcellaire serait alors la manifestation de la densification sur ce type de terrain.

Un projet de densification, bien qu'il représente un levier pour la création d'un milieu de vie complet et de qualité, comporte de nombreux enjeux d'insertion lorsqu'il prend place dans un milieu établi. Ce projet peut donc prendre des formes diverses, selon les particularités du voisinage dans lequel il s'insère. La mise en place d'une stratégie de densification dans laquelle une logique de bon voisinage est centrale s'avère ainsi nécessaire.

La stratégie de densification doit encourager la mise en place de nouveaux bâtiments qui tiennent compte du caractère du quartier pour s'y insérer harmonieusement. Afin de soutenir une densification adaptée au quartier ou au voisinage concerné, des balises d'aménagement ont été conçues pour répondre aux différents enjeux de la densification vis-à-vis son voisinage immédiat.

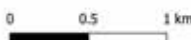


Carte illustrant les sous-ensembles typomorphologiques du territoire.



CARTE 7 : SOUS-ENSEMBLES TYPOMORPHOLOGIQUES

	1. Quartier résidentiel de maisons unifamiliales		4. Boulevard suburbain		7. Centre-ville
	2. Quartier résidentiel de maisons unifamiliales et plex		5. Boulevard urbain		8. Industrie
	3. Quartier résidentiel de plex et immeubles d'appartement		6. Établissements de grande emprise au sol		Zone de 400 mètres



AINSI, 5 THÉMATIQUES LIÉES AU PROCESSUS IMMOBILIER ONT ÉTÉ DÉFINIES :

- Implantation
- Forme bâtie
- Architecture
- Stationnement
- Aménagement du terrain



SITE À L'ÉTUDE



APPLICATION DES BALISES D'IMPLANTATION ET DU FRONT BÂTI



APPLICATION DES BALISES DE VOLUMÉTRIE



APPLICATION DES RETRAITS ET DES MODULATIONS

CONSULTATION

Une telle orientation en matière d'aménagement du territoire requiert une démarche de consultation. De ce fait, l'étude du potentiel de densification fut présentée en février dernier aux acteurs clés du milieu regroupant des promoteurs immobiliers ainsi que des entrepreneurs et professionnels du secteur de la construction.

Un atelier de travail d'une durée de trois heures a permis de recueillir les commentaires et de valider les balises d'implantation, d'architecture et d'aménagement de terrain proposés qui permettront d'encadrer la densification de la partie centrale du territoire, à proximité du réseau de transport en commun structurant projeté, afin de susciter l'adhésion à cette démarche de la part d'acteurs du milieu qui influencent le développement du territoire de la Ville.

La consultation a aussi été menée auprès du reste de la population selon l'approche prévue dans la politique de participation publique de la Ville.

MODIFICATIONS AUX OUTILS D'URBANISME

La prochaine étape consistera à revoir les affectations du sol et à adapter les orientations d'aménagement du plan d'urbanisme, lorsque requis, puis de modifier le règlement de zonage pour refléter la nouvelle densité projetée, proposer des allègements aux normes de stationnement et revoir les exigences d'aménagement de terrain pour favoriser l'aménagement d'espaces verts sur les sites répondant aux besoins des clientèles visées.

LE BLUES DE L'URBANISTE

EASTMAN, 14 OCTOBRE 2022

Par : **Yves Racicot**, président de l'AQU

Hier soir, lors de la séance du conseil d'administration de l'AQU, quand il a été question de recruter plusieurs experts, quasiment tous bénévoles, pour offrir des formations et écrire des articles pour la Revue Québécoise d'urbanisme, nous accusions un peu de retard. Patrice Furlan a pris la balle au bond et formulé quelques propositions. La cavalerie n'est jamais bien loin. Nous savions que nous pouvions compter sur la portée de son expérience et le foisonnement de ses relations professionnelles toujours en expansion. Or, ces derniers temps, ses tâches trop nombreuses et trop lourdes l'avaient poussé à se délester un peu de certains de ses engagements envers l'association. Mais c'était pour lui un contre-emploi. Il a tôt fait de remonter le courant et nous a offert de solliciter lui-même directement les personnes-ressources, d'écrire un des articles attendus pour la prochaine édition et de donner certaines formations en cas de besoin. Il a fait la sourde oreille à notre présidente qui l'incitait à plus de retenue pour penser un peu à lui.

En revanche, personne n'a été surpris. Nous avons toujours compté sur son dévouement, le tenant parfois pour acquis. Il faut dire que Patrice s'engage bénévolement intensément, ajoutant à ses responsabilités professionnelles de nombreuses tâches exigeantes. Et quand il entreprend, il mène à terme en affinant cette façon qu'il a de prendre soin des autres dans la durée.

Patrice Furlan cumule plus de trois décennies d'interventions en urbanisme. Il a complété sa maîtrise en 1988. Après avoir œuvré 2 ans pour une firme privée, il se joint au service d'urbanisme de la ville de Saint-Hyacinthe. De 1995 à 2010, il a été le directeur de ce service. Depuis, il est chef de division au service d'urba-

nisme de la ville de Drummondville. Depuis le début de sa carrière, il suit un fil conducteur à deux torons :

- l'optimisation de l'espace, ce bien non renouvelable ;
- répondre aux besoins des citoyens d'habiter une ville où il fait bon vivre.

Il met à contribution ses capacités de lire et de comprendre la dynamique du territoire pour éclairer élus, citoyens et administrateurs dans leurs prises de décision. L'expert Patrice Furlan ne peut dissocier l'urbaniste du pédagogue. Il cherche à transmettre ses connaissances pour bien charpenter les séances des CCU et soutenir élus et administrateurs. Patrice laisse aux autres le rôle de décider, mais s'affaire à réunir les conditions pour leur permettre de le faire judicieusement. Et il a la manière. Au moment de passer à l'action, il cherche toujours à concilier les attentes des acteurs du milieu, mais en gardant à l'esprit l'intérêt public. Respectueusement. Comme il nous le rappelle, c'est bien agréable d'être important, mais c'est plus important d'être agréable. Ce qui ne fait pas de Patrice une personne mièvre, bien au contraire. Il est efficace.

Mais au-delà de son engagement au service d'une municipalité, Patrice a aussi senti le besoin d'accroître la portée de sa contribution, et c'est ainsi qu'il a rejoint l'Association québécoise d'urbanisme en juin 2012. Un changement d'échelle ajoutant au local, le national. Parce qu'il croyait en sa mission, il y siège au conseil d'administration depuis déjà 10 ans. Il en a assumé la présidence 4 ans

en encadrant la synthèse de notre démarche et en accomplissant de nombreuses tâches pour en assurer la continuité.

Après toutes ces années de dévouement, son véritable salaire demeure, comme il me l'a confié, de constater, par exemple, qu'un membre de son CCU s'amène à leur séance de travail en signalant l'intérêt qu'il a eu de parcourir la dernière édition de La Revue Québécoise d'Urbanisme, et d'observer que d'autres suivent assidument nos formations par webinaires comme ils le faisaient avant la pandémie en présence les uns des autres. C'est peut-être peu de chose, mais pour Patrice, cela donne un sens à son engagement.

ET LE BLUES ?

Patrice Furlan continue d'en faire plus et mieux, bien qu'il soit déjà admissible à la retraite. Il pourrait donc se retirer et limiter ses tâches, mais il persiste au sein de l'Association pour en assurer la pérennité. Cela ne l'empêche pas d'entretenir l'espoir de s'adonner à des plaisirs plus désinvoltes pour jeter un peu de lest et surseoir par moments à ses obligations. Patrice aime le rock progressif et le blues. Il a appris à jouer de la guitare à 40 ans.

Chez lui, 5 guitares sont en dormance. Est-ce que, le moment de la retraite venu, le charmant Monsieur Furlan réveillera ses guitares au bois dormant ?

Bien hâte, cher Patrice, d'entendre le blues de l'urbaniste, mais nous attendrons tout le temps qu'il faudra. Tu comprends que pour nous, il n'y a rien qui presse.

Mille mercis.

Yves Racicot

Président de l'AQU





Promotion exclusive pour les
membres de l'AQU

Urbanisme participatif

Vos consultations virtuel
sont à portée de main !



cocoriko.org/aqu



YVES RACICOT PREND LA TÊTE DE L'ASSOCIATION QUÉBÉCOISE D'URBANISME (AQU)



SHERBROOKE, LE 3 NOVEMBRE 2022 — L'Association québécoise d'urbanisme a procédé à un remaniement des rôles au sein de son Conseil d'administration. Ainsi, l'AQU est désormais dirigée par un membre d'expérience, notre ancien vice-président, Monsieur Yves Racicot. Monsieur Racicot garde l'espoir que l'architecture et l'aménagement du territoire puissent se faire en harmonie avec l'environnement et il a un grand intérêt pour l'aménagement du territoire par les petites municipalités. La Vice-présidence de notre association sera dorénavant assumée par Laure Desjardins, étudiante à la maîtrise en étude urbaine et passionnée par l'étude des phénomènes urbains et de la transition durable. De son côté, la Présidente sortante, Virginie Dufour, continue son accompagnement à titre d'administratrice.

« L'AQU, pour moi, c'est un moyen d'essayer de promouvoir un meilleur aménagement du territoire, qui représente notre plus grande matérialisation humaine. Et c'est particulièrement important dans cette période de crise climatique que nous vivons. Les municipalités sont gérées par des humains qui n'ont pas les coudées franches : les fonctionnaires dépendent des visées et des visions du politique, alors que les politiciens doivent vivre avec des élections aux quatre ans, ils veulent et ont besoin d'être réélus pour déployer leur vision. Le rôle du comité consultatif d'urbanisme (CCU) est donc essentiel, pour ne pas perdre le fil. »

Membre du conseil d'administration de l'AQU depuis 2017, Monsieur Racicot a un intérêt marqué pour l'urbanisme, les milieux naturels et comment les faire cohabiter. Il est titulaire d'un baccalauréat en communications et d'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 en tant que chargé de cours à l'UQAM en Communications et au doctorat en Études et pratiques des arts. Plus récemment, il a siégé sur le Comité consultatif en urbanisme CCU d'Eastman ce qui l'a conduit à s'intéresser à l'AQU pour en apprendre davantage sur les sciences urbaines. Mené naturellement par son insatiable curiosité et besoin de comprendre, il s'est penché sur les rouages de ce système complexe. Par la suite, il s'est joint au conseil d'administration de l'AQU et s'est engagé de manière assidue et bienveillante. Monsieur Racicot est d'ailleurs l'auteur des photos arborant la page frontispice de la revue et il a contribué à mettre en œuvre sa nouvelle

présentation. Sa vision : favoriser une meilleure compréhension de l'urbanisme en contribuant à la formation des membres des CCU, ces acteurs importants pour l'aménagement du territoire, mais aussi celles de toutes les personnes qui prennent part à l'optimisation de nos espaces.

Tout juste membre depuis juillet 2022, Laure Desjardins s'est démarquée par son implication à la production de la revue en coordonnant les activités de planification, d'opérations, de rédaction et d'édition. Son enthousiasme à promouvoir les intérêts de l'AQU fait d'elle un atout mobilisateur au sein des troupes. Son intérêt marqué pour l'entrepreneuriat et sa curiosité la mènent vers une multitude d'aventures. Parmi celles-ci, elle lance une entreprise en rénovation et design d'intérieur ce qui éveille son intérêt pour cette discipline. Passant par le monde de l'immobilier pour quelques années, elle poursuit sa route dans le domaine du design d'intérieur. Déterminée à élargir ses connaissances, elle étudie les différentes échelles de l'environnement, celle de l'objet, de l'architecture et du design urbain, lors de son BAC en design de l'environnement. Poursuivant au cycle supérieur en études urbaines, elle développe une expertise face aux différents phénomènes urbains. En fin de maîtrise, son mémoire se penche sur le choix d'articuler la reconstruction autour de la transition durable dans le contexte post catastrophe de la Ville de Lac-Mégantic. La combinaison de ses compétences lui permettra d'accomplir les tâches à la vice-présidence de l'AQU avec brio.

Le Conseil d'administration tient à remercier Virginie Dufour pour son apport et son travail acharné durant cette année passée à la tête de l'AQU. Madame Dufour a dirigé brillamment l'organisation et a contribué autant à la revue qu'aux formations de l'AQU. Sous sa présidence, elle a notamment permis à l'Association d'effectuer un virage technologique et a soutenu le rayonnement de l'association sur les médias sociaux. Elle a également insufflé un dynamisme nouveau au conseil d'administration par sa démarche de planification stratégique. Relevons également sa précieuse participation comme animatrice des formations en ligne. Nous remercions chaleureusement Virginie pour son investissement à l'AQU et lui souhaitons la meilleure des chances dans ses futurs projets. Madame Dufour continuera à siéger au sein du conseil d'administration comme administratrice.





DÉROGATIONS MINEURES : ATTENTION À LA PROCÉDURE !

Par : **Me Pierre Laurin**, Tremblay Bois, avocats S.E. N.C. R. L.

Un jugement de la Cour supérieure impliquant la municipalité de Dunham¹ nous rappelle qu'il ne faut pas négliger l'aspect procédural de l'étude d'une demande de dérogation mineure.

Monsieur Giroux demande au conseil municipal d'autoriser la création de deux lots ayant chacun un frontage de 22,86 m alors que la norme est 30 m.

Le 21 juillet 2021, Dunham fait paraître un avis public mentionnant notamment que la demande serait étudiée par le conseil municipal lors de la séance du 10 août suivant. Vu la pandémie, l'avis invite les personnes intéressées à présenter leurs observations par écrit plutôt que lors de l'assemblée du conseil.

Madame Tobin transmet à la municipalité deux courriels énonçant divers motifs pour lesquels elle s'oppose à la demande.

La municipalité l'avise aussitôt que le conseil ne pourra étudier le dossier à la séance du 10 août. Elle ne publie pas de nouvel avis indiquant à quelle date le conseil considérera la demande et ne communique pas avec madame Tobin à ce sujet. Cette dernière n'ayant pas fait de suivi auprès de Dunham, elle ignore que le conseil municipal procédera à l'étude du dossier le 14 septembre. À cette occasion, le conseil adopte une résolution accordant la dérogation.

Madame Tobin demande à la Cour supérieure d'annuler la décision du conseil, affirmant qu'elle a été privée de son droit d'être entendue.

Dans son jugement, la juge rappelle que la municipalité doit respecter les principes d'équité procédurale, notamment en s'assurant que toute personne intéressée a l'opportunité de faire valoir son point de vue avant qu'une décision soit prise par le conseil en matière de dérogation mineure. Ce droit est spécifiquement prévu à l'article 145.6 LAU et dans le règlement de Dunham sur les dérogations mineures.

La juge constate que, même si l'étude de la demande par le conseil fut reportée au 14 septembre sans qu'un nouvel avis fût publié, madame Tobin avait néanmoins transmis en temps opportun ses commentaires par écrit. Elle ajoute qu'en temps normal, un second avis aurait dû être publié à moins que les personnes intéressées aient été autrement informées du report de la décision.

Par ailleurs, madame Tobin n'a pas démontré avoir subi un préjudice sérieux à la suite des erreurs procédurales qu'elle allègue.

Enfin, madame Tobin affirme que le conseil municipal n'a pas soupesé de « manière réceptive » ses commentaires avant de prendre une décision.

Lors de la séance du conseil du 14 septembre, la demande fut étudiée de façon expéditive et la dérogation fut octroyée sans réelle discussion. Cette séance avait toutefois été précédée d'un atelier de travail à l'occasion duquel les élus ont discuté du dossier, notamment des conditions liées à l'octroi de la dérogation, ainsi que des commentaires de madame Tobin. La juge conclut que le conseil s'était bel et bien penché sur le dossier après avoir pris connaissance de ces commentaires. Elle rejette donc cet argument, mais ajoute « que le processus suivi par le conseil ne rehausse en rien la confiance du citoyen dans la démocratie municipale » et qu'il n'est pas surprenant que madame Tobin « n'ait pas perçu avoir été entendue et ses observations réellement considérées.² »

Bien qu'elle rejette la demande de madame Tobin, la juge considère que le processus de traitement de la demande était, en matière de rigueur et de transparence, tout juste acceptable.³

En somme, ce jugement sert d'avertissement : en matière de dérogation mineure, le respect de la procédure prévue à la LAU et au règlement municipal est important.

M^e Pierre Laurin
Tremblay Bois, avocats S.E.N.C.R.L.

1. Tobin c. Ville de Dunham, 2022, QCCS 3366.
2. Par. 36.
3. Par. 32.

FORMATION

Saviez-vous que l'AQU offrait de la *formation sur mesure* pour les membres de votre CCU?

Nos formations sur mesure sont conçues spécifiquement pour former vos nouveaux membres de CCU, tout en tenant compte des défis et enjeux spécifiques à votre ville ou municipalité. Elles sont développées en collaboration avec vous, pour répondre à vos besoins. La formation peut se donner à distance ou en personne.

Nos formations sont reconnues par l'Ordre des urbanistes du Québec à des fins de crédit de formation continue.

WEBINAIRES

RESTEZ À L'AFFÛT
Toutes nos nouvelles
offres de webinaires
seront annoncées
en ligne ici :

aqu.qc.ca/evenements