





ASSOCIATION QUÉBÉCOISE D'URBANISME

| Vol. 44-3 décembre 2024 |

REVUE QUÉBÉCOISE D'URBANISME

www.aqu.qc.ca  

LE TERRITOIRE, UNE RESSOURCE
qui n'est pas renouvelable

À L'ORDRE DU JOUR

L'OPTIMISATION DU TERRITOIRE: NOUVEAU PARADIGME URBANISTIQUE OU UTOPIE ?

En mai 2012, le gouvernement du Québec adoptait la Loi pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires afin de favoriser la mise en valeur des potentiels de chaque territoire dans une perspective de développement durable et résultant de l'engagement et du dynamisme des citoyens, élus et acteurs socioéconomiques. Par ce geste, le gouvernement reconnaissait que l'aménagement durable du territoire est à la base de l'occupation et de la vitalité des territoires.

Il s'agit d'un enjeu d'autant plus grand quand on considère le contexte nord-américain du développement du territoire au Québec, de la grande dépendance à l'auto et de l'étalement urbain. Fort heureusement, cette tendance s'est quelque peu estompée au cours des

dernières années puisque l'on observe désormais des projets favorisant la densification du territoire et la mobilité active. D'autres gestes concrets en matière de développement durable se confirment par les projets de requalification de friches industrielles, de revitalisation des secteurs déstructurés et de mise en valeur de bâtiments et de sites patrimoniaux.

C'est dans ce contexte que nous proposons pour cette troisième édition de la Revue le thème de l'optimisation du territoire, sachant que celui-ci est une ressource non renouvelable et que l'étalement urbain se traduit par des coûts importants, tant maintenant que pour le futur (on le voit déjà avec les nombreux travaux visant à moderniser les infrastructures).

4

LE DÉPART DE DEUX ADMINISTRATEURS APPRÉCIÉS

5

UN CONSEIL D'ADMINISTRATION REVAMPÉ

6

L'ÈRE DE L'ÉTALEMENT ZÉRO ET DE LA SOBRIÉTÉ TERRITORIALE ?

Par : Heidi Comtois et Samuel Pagé-Plouffe

9

LA «VILLE DU QUART D'HEURE» : UN CONCEPT DIFFICILE À IMPLANTER EN AMÉRIQUE DU NORD

Par : Université McGill

10

FORTISSIMO : UN ÉCOQUARTIER UNIQUE AU CENTRE-DU-QUÉBEC

Par : Anne-Elisabeth Benjamin

13

UN NOUVEL OUTIL D'URBANISME : LE RÈGLEMENT DE ZONAGE INCITATIF

Par : Me Michel Cantin

14

COLLOQUE DU 21 SEPTEMBRE 2024

16

AVOIR LE CŒUR SUR LA MAIN : RAMENER L'ACTIVITÉ COMMERCIALE DANS NOS CENTRALITÉS

Par : Olivier Legault et Christian Petit

19

MESUREZ VOS CONNAISSANCES : LES EXCEPTIONS AU ZONAGE

Par : Équipe du CQDE

20

LA RUE JEAN-TALON EST : UNE ARTÈRE COMMERCIALE EN MANQUE D'AMOUR

Par : André Bérubé

f
in

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

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

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

PRÉSIDENT DE L'AQU
Yves Racicot
Ex-membre d'un CCU

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

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

SECRÉTAIRE
Chloe Hutchison
Architecte et Mairesse,
Ville de Hudson

ADMINISTRATEURS

Brigitte Villeneuve
Membre du CCU,
Ville de Terrebonne

Stéphane Bertrand
Conseiller municipal,
Ville de Blainville

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

Valérie Lachaire
Urbaniste à son compte

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

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

Robert Morin
Président du conseil,
Ville de Terrebonne

COMITÉ DE RÉDACTION
Patrice Furlan

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

DIRECTRICE GÉNÉRALE
Magalie Laniel

RÉVISION
Lysandre Monette-Larocque

ÉDITION ET IMPRESSION
Précigrafik

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



Crédit Brigitte Villeneuve

LE DÉPART DE DEUX ADMINISTRATEURS APPRÉCIÉS

Lors de notre dernière assemblée générale annuelle, qui s'est tenue le 21 septembre à Drummondville, l'Association québécoise d'urbanisme a fait ses adieux à deux administrateurs remarquables : Pierre Laurin et Patrice Furlan.

Pierre Laurin, avocat émérite spécialisé en droit municipal, a été membre de notre conseil d'administration depuis 2019, notamment en tant que secrétaire pendant quatre ans. Me Laurin a joué un rôle crucial dans l'élaboration de la formation obligatoire pour les membres des comités consultatifs d'urbanisme, ainsi que dans la rédaction de guides de référence et de chroniques juridiques pour la revue québécoise d'urbanisme. Son expérience de 50 ans en droit municipal et d'une quinzaine d'années en enseignement dans le programme de maîtrise de la faculté d'aménagement de l'Université Laval, son talent d'orateur et son engagement hors du commun ont grandement contribué à l'essor de notre mission. Patrice Furlan, membre de l'Ordre des urbanistes du

Québec depuis 1993, a contribué à l'AQU depuis 2012, occupant les postes de président, vice-président et trésorier. Sa vaste expérience, sa mémoire infailible, sa rigueur et son dévouement ont guidé notre association avec brio. M. Furlan a également été un formateur clé pour la mise en œuvre de notre programme de formation obligatoire pour les membres des CCU, renforçant ainsi le socle de notre mission et notre rayonnement. Sa contribution soutenue à la production et à l'élaboration de la revue québécoise d'urbanisme depuis plusieurs années n'est qu'un autre exemple du riche héritage qu'il nous lègue généreusement.

Pour le compte de l'AQU, au bénéfice des municipalités qui en feront la demande, Me Pierre Laurin et Patrice Furlan continueront, selon leur disponibilité, à donner des formations sur mesure.

Nous tenons à exprimer notre profonde gratitude à Me Laurin et M. Furlan pour leur engagement indéfectible et leurs contributions exceptionnelles à l'AQU. Merci pour ce que vous avez apporté à notre association et à l'évolution de l'éducation à l'urbanisme au Québec.



Crédit : Patrice Furlan

UN CONSEIL D'ADMINISTRATION REVAMPÉ

Avec le départ de Me Pierre Laurin et de M. Patrice Furlan, l'assemblée générale annuelle a permis de combler quatre postes d'administrateurs vacants. Ainsi, l'Association est heureuse d'accueillir au sein de son conseil d'administration les quatre personnes suivantes : M. Mathieu Bilodeau, aménagiste et responsable de l'urbanisme à la municipalité des Éboulements, Mme Valérie Lachaire, urbaniste à son compte dans la région de Québec, Mme Kahina Gouali, urbaniste, cheffe de la Division du contrôle du territoire à la Ville de St-Jérôme, et M. Robert Morin, président du conseil municipal à la Ville de Terrebonne. Il est intéressant de constater la parité hommes-femmes au sein de ce conseil d'administration et la représentativité de ce dernier tant sur le plan des régions que pour l'aspect professionnel. Rappelons ici que le conseil d'administration est représenté par onze membres

de l'Association. Nous souhaitons la bienvenue aux quatre nouveaux membres au sein de l'équipe d'administrateurs de l'Association. Les voici à l'œuvre quelques instants après l'assemblée générale annuelle.

Cela dit, l'AQU est toujours intéressée à recevoir vos suggestions quant aux sujets de webinaires ou d'articles pour la Revue québécoise d'urbanisme. N'hésitez surtout pas à nous les manifester.

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

Le comité éditorial de la Revue



Heidi Comtois

Heidi est détentrice d'une maîtrise en politiques publiques et internationales de l'Université de Sherbrooke.



Samuel Pagé-Plouffe

Samuel est titulaire d'une maîtrise en science politique de l'Université Memorial de Terre-Neuve et d'un diplôme d'études supérieures spécialisées en gestion et développement durable de HEC Montréal. Samuel s'est spécialisé dans l'analyse des politiques, développant une expertise en matière de transition écologique.

L'ÈRE DE L'ÉTALEMENT ZÉRO ET DE LA SOBRIÉTÉ TERRITORIALE ?

Par : **HEIDI COMTOIS**, conseillère en affaires publiques, Vivre en Ville

SAMUEL PAGÉ-PLOUFFE, directeur des affaires publiques et gouvernementales, Vivre en Ville

Pour Vivre et Ville et ses partenaires de l'alliance ARIANE, la Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire (PNAAT) devait constituer un « désormais » en matière d'aménagement. Il devait y avoir un avant et un après. Est-ce le cas ? Il est probablement trop tôt pour le dire. Reste que la PNAAT a propulsé la réforme du cadre d'aménagement, notamment par l'adoption des nouvelles Orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire (OGAT) et par la réforme de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (LPTAA) qui devrait être entamée sous peu. Les décisions qui découlent de ces démarches sont déterminantes pour la capacité du Québec à lutter contre les changements climatiques, à s'y adapter et à protéger la biodiversité.

Les OGAT définissent les principaux objectifs du gouvernement du Québec en matière d'aménagement et encadrent le contenu de l'ensemble des documents de planification territoriale adoptés par les municipalités locales, les municipalités régionales de comté (MRC) et les communautés métropolitaines de Montréal et de Québec.

Nous devons bien mesurer l'importance de ces réformes puisque le cadre d'aménagement conditionnera la qualité et l'accessibilité des milieux de vie que nous léguerons aux prochaines générations. Les décisions qui en découlent affecteront à long terme la santé des écosystèmes, des collectivités, des populations et des finances publiques. L'atteinte de l'ensemble de ces objectifs passe par un développement urbain nettement plus sobre en ressource et en territoire, tout en répondant aux divers besoins de la population. Parmi les principaux défis de cette réforme se trouve la notion de sobriété territoriale et donc de freiner fortement l'artificialisation des sols.

VISER L'ÉTALEMENT ZÉRO

Une cible claire devrait guider l'ensemble des décisions à prendre. Nous proposons de viser l'étalement zéro. Nous nous sommes déjà beaucoup trop étalés au Québec. Au cours des dernières décennies, notre consommation de territoire a augmenté à un rythme nettement plus rapide (entre deux et trois fois selon les décennies) que la croissance de la population. En d'autres mots, chaque Québécois utilise aujourd'hui nettement plus d'espace, avec pour conséquence d'accroître d'autant les dépenses en infrastructures, la pression sur les milieux naturels et agricoles et les distances à parcourir.

C'est dans notre mémoire « Désormais » que nous avons la première fois appelé le ministère des Affaires municipales à viser l'étalement zéro. Extrait :

Le Québec vit, depuis des décennies, dans l'ère de l'étalement urbain. [...] Dans la plupart des collectivités, les milieux déjà urbanisés comportent de nombreux espaces sous-utilisés : friches et terrains vacants, stationnements de surface, bâtiments désuets, parcelles déjà construites, mais pouvant être optimisées, etc. Tous ces milieux constituent un potentiel de consolidation pour accueillir les activités et les ménages supplémentaires attendus pour les prochaines décennies. La [politique nationale] doit fixer l'objectif de l'étalement zéro et permettre au Québec d'entrer résolument dans l'ère de la consolidation.



Crédit : Vivre en Ville

f
in

Une cible irréaliste ? Pas du tout. D'une part, le gouvernement reconnaît lui-même que les périmètres urbains (PU) déjà existants offrent suffisamment d'espace pour combler l'ensemble des besoins, au moins pour les deux prochaines décennies. Mais encore faut-il que la croissance à l'intérieur des PU se fasse correctement. L'étalement zéro ne peut certainement pas se traduire par un développement à l'intérieur des PU en mode suburbain.

D'autres l'ont déjà fait, comme la France, qui a placé au cœur de son Plan biodiversité un objectif très ambitieux : zéro artificialisation nette des sols d'ici 2050 et de « réduire de 50 % le rythme d'artificialisation et de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers d'ici 2030 par rapport à la consommation mesurée entre 2011 et 2020 ».

Pour être bien honnête, le concept d'étalement zéro que nous proposons demeure en partie à être défini

en fonction du contexte québécois. Reste que l'intention doit être claire : nous devons sortir pour de bon de l'ère de l'étalement.

L'ÈRE DE LA SOBRIÉTÉ TERRITORIALE ET DE LA CONSOLIDATION

L'étalement est notamment causé par le développement résidentiel, certes, mais aussi par l'artificialisation des sols liée aux activités commerciales et industrielles. **Dans chacun de ces domaines, la consolidation est la principale solution.**

Nous entendons de plus en plus parler de l'importance d'économiser l'énergie renouvelable pour réussir la transition écologique. Les décideurs québécois, dont l'ancien ministre de l'Économie et de l'Énergie Pierre Fitzgibbon, ont aussi commencé à

utiliser le terme « sobriété énergétique ». L'idée est assez simple : tout mettre en place pour cesser de gaspiller l'énergie. En matière d'aménagement, le pendant est l'expression « sobriété territoriale ». Il s'agit d'utiliser le territoire efficacement pour cesser de le gaspiller.

Le développement étalé se traduit par une plus grande consommation de ressources à maints égards, notamment en transport (des distances toujours plus grandes) et en habitation (des maisons toujours plus grosses). **Soyons clairs : il n'y aura pas de conservation de milieux naturels sans consolidation. Il n'y aura pas de mobilité durable sans consolidation. Il n'y aura pas non plus de sobriété énergétique sans consolidation.**

Déjà, depuis 2012, le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal a permis de mettre fin

à l'empiètement sur le territoire agricole. On parle alors d'une réussite pour 82 municipalités et une population de près de 4 millions de personnes. Mais il faut faire encore mieux.

UNE RÉVOLUTION TRANQUILLE EN AMÉNAGEMENT ?

Reconnaissons-le, l'adoption des nouvelles OGAT constitue un pas important dans le sens d'une plus grande valorisation des bonnes pratiques d'aménagement du territoire. La modernisation des schémas des MRC est un exercice ambitieux et exigeant. Le gouvernement du Québec investira d'ailleurs 21 millions \$ en soutien direct aux MRC pour les aider à intégrer les nouvelles OGAT aux documents de planification, une somme considérable pour la planification territoriale.

Les nouvelles OGAT comportent une avancée indéniable : nettement plus de MRC devront faire l'effort d'identifier les secteurs à consolider en priorité et planifier en conséquence. La consolidation est essentielle, qu'il s'agisse de protéger le territoire pour faire face aux changements climatiques, mais aussi de répondre à la crise de l'habitation. Nous attendons des centaines de milliers de nouveaux ménages au Québec, alors que l'offre de logements est déjà nettement insuffisante. Les nouvelles OGAT nous permettront-elles d'y arriver en instaurant un cadre qui favorise une gestion beaucoup plus efficace de l'urbanisation ?

Plusieurs autres éléments sont salutaires. Prenons par exemple l'obligation de déterminer des corridors écologiques essentiels à la biodiversité. La connectivité écologique est l'un des piliers de l'accord historique survenu à Montréal lors de la COP15 à l'automne 2022, et s'incarne forcément à travers l'action municipale locale et régionale et les outils d'aménagement. Considérer les corridors écologiques comme une composante à part entière de la planification territoriale contribuera à structurer leur maintien et leur restauration plutôt que de miser sur des opportunités

à la pièce, à optimiser leurs bénéfices tant pour la santé humaine que celle de la planète et à orienter la croissance urbaine en fonction des noyaux et des corridors à conserver.

Pensons aussi à la mise en place d'un système de monitoring. Le Réseau national d'observatoires de l'aménagement et du développement durables des territoires a été mandaté par le ministère des Affaires municipales à travers la PNAAT pour définir les paramètres de ce nouveau système. Cet outil fournira des indicateurs précieux pour évaluer si les OGAT mènent réellement à des changements de pratique en planification territoriale. Les indicateurs qui s'y rattacheront ont le potentiel d'être un levier incontournable face à la triple crise climatique, de l'habitation et de la mobilité. Un indicateur sur l'artificialisation du territoire est d'ailleurs grandement attendu.

Or, des objectifs clairs et cohérents se font encore attendre puisque les nouvelles OGAT ne réfèrent pas explicitement aux finalités de la planification territoriale ajoutées à la LAU. De plus, la catégorisation des MRC permet à celles qui ne sont pas associées à une communauté métropolitaine (CM), soit celles du groupe D et E de profiter d'exemptions quant à l'obligation de prévoir leur consolidation et de protéger le territoire agricole ainsi que les milieux naturels, comparativement aux MRC des groupes A, B et C. Bien qu'il soit compréhensible que les exigences soient moindres pour les municipalités en décroissance démographique (MRC du groupe F), les critères moins exigeants pour les groupes D et E sont préoccupants. Ce traitement différencié vient alors créer des disparités entre les attentes vis-à-vis de ces différents groupes et provoque un régime à double vitesse.

Le gouvernement prescrit également aux MRC de réaliser une « catégorisation de la zone agricole » et est plus sévère à l'endroit des groupes de MRC A, B et C que pour les autres groupes. Or, plusieurs s'inquiètent que cette classification plus clémente ouvre la porte à de l'empiètement sur le territoire agricole, en particulier dans la catégorie D.

Le dernier rapport de la Vérificatrice générale du Québec indiquait d'ailleurs que 6 772 hectares des meilleures terres ont été exclus entre 1988 et 2022 notamment dû à l'urbanisation. Pour éviter un tel bilan, c'est zéro perte nette du territoire agricole au Québec que l'on devrait viser. Rappelons qu'une bonne partie du territoire agricole est de grande valeur écologique, et que les modes de production écologiques appelés à se répandre sont compatibles avec la protection des écosystèmes.

Face aux polycrises, l'approche de sobriété territoriale s'impose comme une réponse incontournable pour le Québec. Grâce à l'adoption de la PNAAT et l'instauration de nouvelles OGAT, les attentes en matière de planification territoriale et d'aménagement du territoire sont plus grandes que jamais. Chaque municipalité — régionale ou locale — aura un rôle à jouer dans ce virage. En allant au-delà des exigences et en adoptant une vision résolument ambitieuse, elles pourront tourner le dos à l'étalement et entrer de plain-pied dans l'ère de l'étalement zéro — un mouvement porteur pour des collectivités plus prospères et résilientes.

Cet article est une mise à jour de la chronique du 15 août 2023, par Christian Savard et Samuel Pagé-Plouffe (Vivre en Ville), disponible en ligne :

<https://carrefour.vivreenville.org/publication/le-re-de-letalement-zero-et-de-la-sobriete-fonciere>

LA «VILLE DU QUART D'HEURE» : UN CONCEPT DIFFICILE À IMPLANter EN AMÉRIQUE DU NORD

Par : Université McGill

Cet article fut publié le 21 juin 2024 sur le site Internet de l'Université McGill

Selon une étude de l'Université McGill, la «ville de la demi-heure» serait une solution plus réaliste, moyennant des changements au design urbain. Dans une «ville du quart d'heure», un concept popularisé en Europe, le citoyen peut trouver tout ce dont il a besoin à courte distance à pied ou à vélo. Une étude menée par le groupe de recherche en transport de l'Université McGill (TRAM) indique toutefois que ce modèle pourrait être difficile à implanter à Montréal et dans d'autres grandes villes nord-américaines.

Publiée dans la revue Journal of Urban Mobility et fondée sur l'analyse de données géospatiales et de renseignements sur les habitudes de déplacement à Montréal, l'étude révèle que, contrairement à ce que l'on croyait, seule une mince proportion des ménages parviendrait à trouver le nécessaire pour répondre à tous ses besoins courants à 15 minutes de la maison en utilisant le transport actif.

«Notre étude remet en question l'idée d'une approche urbaniste unique, applicable dans tous les contextes», dit Ahmed El-Geneidy, professeur à l'École d'urbanisme de l'Université McGill. «Le concept de ville du quart d'heure gagne en popularité partout dans le monde. Toutefois, notre étude met l'accent sur l'importance de mettre en place des stratégies pertinentes à l'échelle locale, qui prennent en compte les besoins et les réalités des collectivités.»

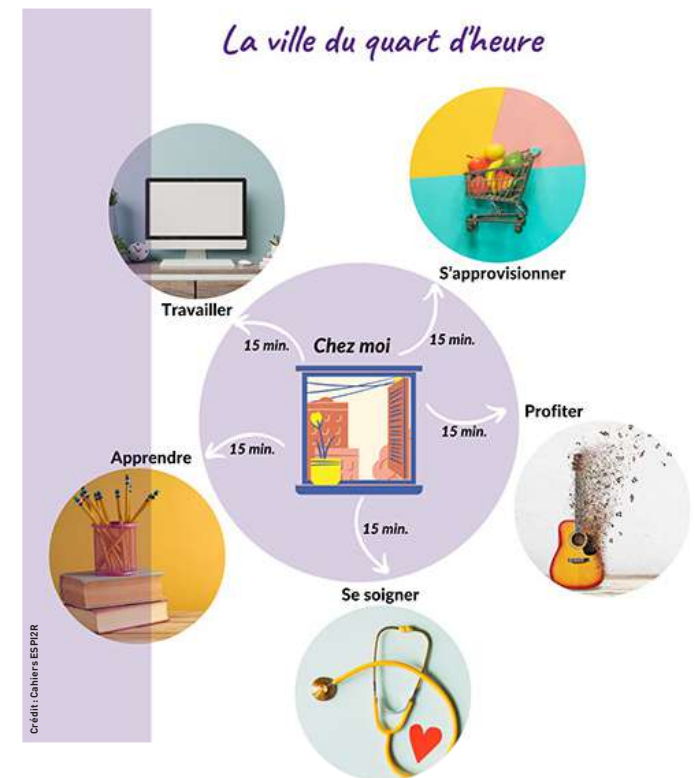
Selon l'étude, l'implantation du modèle de la demi-heure serait plus réaliste pour les villes nord-américaines, moyennant des changements au design urbain. De plus, l'équipe de recherche souligne la nécessité de concevoir des stratégies de durabilité urbaine, qui tiennent compte non seulement des habitudes de déplacement, mais aussi des caractéristiques des quartiers, de la dynamique des ménages et des questions de justice sociale.

«Si plus de destinations essentielles étaient accessibles à moins de 30 minutes, cela améliorerait grandement la qualité de vie des gens», ajoute le Pr El-Geneidy. «Notre étude indique que, pour atteindre cet objectif, il faudrait adopter une approche multifacette, qui engloberait le transport en commun, le design urbain et la participation citoyenne.»

L'équipe du Pr El-Geneidy s'est donné pour mission de réaliser des travaux de recherche et de proposer des politiques en fonction d'objectifs de durabilité locale. En ce moment, elle étudie l'incidence de projets de transport, comme le Réseau express métropolitain (REM) à Montréal, et les besoins des aînés quant aux déplacements dans les villes canadiennes.

L'étude

L'article «Who is living a local lifestyle? Towards a better understanding of the 15-minute-city and 30-minute-city concepts from a behavioural perspective in Montréal, Canada», par Carolyn Birkenfeld, Rodrigo Victoriano-Habit, Meredith Alousi-Jones, Aryana Soliz et Ahmed El-Geneidy, a été publié dans le Journal of Urban Mobility.





Anne-Elisabeth Benjamin

Anne-Elisabeth Benjamin est titulaire d'une maîtrise en communication publique de l'Université Laval et d'un baccalauréat en communication et politique. Elle a débuté sa carrière en politique municipale, et agit comme conseillère en relations publiques depuis six ans, notamment à la Ville de Drummondville depuis 2022.

FORTISSIMO : UN ÉCOQUARTIER UNIQUE AU CENTRE-DU-QUÉBEC

Par : **ANNE-ELISABETH BENJAMIN**, conseillère en relations publiques à la Ville de Drummondville

Après plusieurs années de planification et de travail rigoureux, la Ville de Drummondville et Construgep, promoteur, développeur et constructeur depuis 1997, ont signé une entente de développement incluant la vente et la construction de la première phase de ce nouvel écoquartier unique au Centre-du-Québec, situé en plein cœur du centre-ville, en bordure de la majestueuse rivière Saint-François.

Rappelons que la Ville de Drummondville a mis sur pied une vision moderne basée sur les meilleures pratiques du développement durable. Plus précisément, cet écoquartier de plus d'un million de pieds carrés veillera à favoriser le développement économique et social, et ce, en conciliation avec la protection de l'environnement et la conservation des ressources naturelles. L'écoquartier Fortissimo s'insère dans un milieu urbain et naturel d'exception ; à mi-chemin entre les berges de la rivière Saint-François et le centre-ville de Drummondville, il sera aussi bordé par un pôle institutionnel d'importance régionale. Ce nouveau secteur viendra prolonger la dynamique du centre-ville en proposant un cadre de vie complet s'inspirant des meilleures pratiques de l'aménagement. Résolument tourné vers l'avenir, ce lieu se nourrira néanmoins de l'histoire du site et proposera une valorisation de son patrimoine culturel et naturel unique.

RÉSUMÉ DU PROJET

Le quartier vise à favoriser le développement économique et social, et ce, en conciliation avec la protection de l'environnement et la conservation des ressources naturelles. En effet, Construgep, promoteur, développeur et constructeur depuis 1997, procédera d'ici l'automne 2025 à la construction de la phase 1, soit plus de 153 logements.

Le projet sera réparti sur 7 phases. Il comptera des unités locatives et des unités privées, ainsi qu'une diversité importante en termes de superficie : les unités offertes comprendront des studios, des 1 ½, des 2 ½, des 3 ½, des 4 ½ et même un minimum de 15 % des unités pour les familles, telles que des maisons de ville ou des unités comprenant au moins trois chambres. L'Entente de développement entre la Ville et Construgep prévoit un minimum de 10 % de logements abordables au sein des unités locatives.

Les aires de stationnement seront souterraines, et certains bâtiments auront un toit-terrasse avec un chalet urbain, favorisant les vues sur la rivière. Le concept d'aménagement s'articule autour d'une rue piétonne centrale qui rejoindra le parc riverain en bordure de la Saint-François. Soulignons que la Ville prévoit l'aménagement d'une place publique aux abords de la chaufferie qui, elle, sera requalifiée.

OBJECTIFS DE L'ÉCOQUARTIER FORTISSIMO

- Constituer une communauté diversifiée regroupant une variété de ménages (familles, professionnels, retraités, etc.) à proximité immédiate du centre-ville ;
- Favoriser la mixité des fonctions et des clientèles en créant un milieu de vie complet où il sera possible de se loger, de se divertir et de travailler ;
- Créer un écoquartier durable et innovant par la valorisation de l'héritage industriel et naturel du site et intégrant des mesures de développement dignes des plus hauts standards.



PRINCIPES GÉNÉRAUX D'AMÉNAGEMENT

- L'espace public comme tissu civique ;
- Le patrimoine industriel au cœur du renouveau ;
- Un milieu durable et viable.

AMÉNAGEMENT DES RUES ET DES LIENS

- Constituer un cadre de vie à circulation lente, même sur les principaux axes de circulation, afin de garantir un domaine public sécuritaire pour les usagers de tous âges et de toute condition physique ;
- Créer non seulement des axes de circulation, mais des espaces publics à part entière favorisant la mobilité active, l'engagement civique et l'appropriation citoyenne ;
- Assurer une présence significative d'aménagements paysagers dans une perspective de verdissement et de gestion durable des eaux ;
- Encourager le dialogue entre l'aménagement du domaine public et la composition architecturale des bâtiments ;
- Réduire la circulation automobile sur le site de manière à diminuer les enjeux potentiels et à favoriser un mode de vie mettant l'accent sur les déplacements actifs.







Me Michel Cantin

est à l'emploi de Bélanger Sauvé depuis 1975. Il œuvre essentiellement en droit municipal, en droit de l'environnement ainsi qu'en transport collectif de personnes. Me Cantin représente des municipalités locales et régionales de comté régies par la Loi sur les cités et villes ou le Code municipal du Québec ainsi que des régies intermunicipales et autres organismes de même nature.

UN NOUVEL OUTIL D'URBANISME : LE RÈGLEMENT DE ZONAGE INCITATIF

Cet article a originellement été publié dans la chronique juridique du mois de mai 2024 du magazine Scribe de L'Association des directeurs municipaux du Québec (ADMQ)

Par : **Me MICHEL CANTIN**, avocat, Bélanger Sauvé

Le 1er juin 2023 a été sanctionnée la Loi modifiant la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et d'autres dispositions (2023, chapitre 12) (Projet de loi no 16). Bien que la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme ait été modifiée de très nombreuses reprises au fil des ans, cette dernière modification est l'une des plus importantes depuis l'adoption de cette loi en 1979.

Parmi ces modifications, les nouveaux articles 145.35.1 à 145.35.4 ajoutés à la loi susmentionnée accordent maintenant aux municipalités un pouvoir de zonage incitatif comme dans certaines provinces canadiennes et états américains.

L'objectif principal du zonage incitatif est de permettre à une municipalité de stimuler son développement selon ses priorités et ses politiques d'aménagement, tout en donnant aux promoteurs une plus grande liberté de conception et d'utilisation de leurs immeubles. Ainsi, la municipalité peut adopter un règlement prévoyant des normes plus permissives que celles du règlement de zonage pour un projet dont le demandeur du permis de construction ou du certificat d'autorisation s'engage, dans une entente, à fournir une contrepartie additionnelle. Le demandeur peut évidemment décider de ne pas conclure d'entente et de réaliser son projet selon les normes prévues au règlement de zonage.

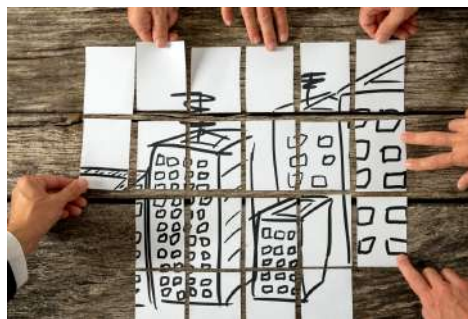
Les normes incitatives prévues au règlement peuvent s'appliquer dans certaines zones ou selon la nature et les caractéristiques du projet. Elles peuvent concerner tous les objets en matière de zonage, sauf les usages, dont notamment les normes de densité, de volumétrie ou d'implantation.

Par ailleurs, les contreparties qu'une municipalité peut exiger du demandeur dans le cadre de l'entente doivent l'être uniquement parmi celles prévues à l'article 145.35.2, soit :

1. l'intégration dans le projet d'unités de logement abordable, social ou familial [exemples : incorporation dans le projet de 10 % de logements

abordables, ajout d'un nombre minimal de logements comportant au moins 3 chambres] ;

2. le respect de toute condition relative à la réalisation du projet qui permet d'atteindre des objectifs en matière de performance environnementale [exemples : installation d'un système de collecte et de gestion écologique des eaux de pluie sur le site ; inclusion de normes plus élevées en matière d'efficacité énergétique, exigence d'un certificat d'homologation du programme Novoclimat-Grand bâtiment multilogement ou d'un certificat de bâtiment durable du programme LEED] ;



3. la réalisation, sur le site visé par la demande ou à proximité de celui-ci, de tout aménagement ou équipement d'intérêt public [exemples : ajout d'espaces et de salles de réunion, de garderies, d'installations pour cyclistes, d'un parc public] ;

4. la préservation ou la restauration d'un immeuble qui a une valeur patrimoniale.

Le règlement peut fixer les critères en fonction desquels l'une ou l'autre des contreparties peut être exigée. Il peut également confier au conseil municipal le choix de décider dans chaque cas laquelle contrepartie est exigée.

Enfin, le règlement doit prévoir les garanties financières qui peuvent être exigées du demandeur du permis de construction ou du certificat d'autorisation.

L'adoption d'un règlement de zonage incitatif doit respecter la procédure préalable usuelle prévue pour un règlement d'urbanisme, savoir avis de motion, projet de règlement, assemblée de consultation publique. De plus, selon le paragraphe 2° du quatrième alinéa de l'article 123 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, le règlement est susceptible d'approbation référendaire s'il prévoit une norme de remplacement qui porte sur une matière prévue à l'un des paragraphes 1° à 5°, 6° et 17° à 23° du deuxième alinéa de l'article 113 ou au troisième alinéa de cet article.

Avant d'autoriser la conclusion de l'entente, le conseil doit en soumettre un projet au comité consultatif d'urbanisme.

Le conseil peut également décider de soumettre le projet d'entente à une consultation publique selon les articles 125 à 127 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, avec les adaptations nécessaires.

Finalement, la résolution qui autorise la conclusion d'une entente doit indiquer les normes de remplacement qui s'appliquent au projet du demandeur et contenir une description détaillée de la prestation à laquelle ce dernier est tenu.



COLLOQUE DU 21 SEPTEMBRE 2024

Le samedi 21 septembre se tenait le colloque annuel de l'Association québécoise d'urbanisme, à Drummondville. Plus de 85 personnes ont assisté à cet événement pour entendre six conférences portant sur le thème «Changer sa municipalité par nécessité, et pour le plaisir».

*À titre de souvenirs,
voici quelques photos prises
lors de cet événement.*





Crédit : Pierre Laurin

**FÉLICITATIONS AU COMITÉ ORGANISATEUR
POUR CET ÉVÉNEMENT RÉUSSI !**

f
in



Crédit : Pierre Laurin



Crédit : Pierre Laurin



Crédit : Pierre Laurin



Olivier Legault

Membre de l'Ordre des Urbanistes du Québec, Olivier Legault est bachelier en géographie environnementale et possède une maîtrise en Urbanisme de l'Université de Montréal, où il a étudié les villes d'hiver en Scandinavie.



Christian Petit

Titulaire d'une maîtrise en Sciences de l'environnement, Christian Petit cumule quatre ans d'expérience dans le domaine culturel et 15 ans d'expérience en gestion de projets, recherche, rédaction et vulgarisation sur les enjeux liés à l'aménagement, à l'urbanisme et à l'environnement.

AVOIR LE CŒUR SUR LA MAIN : RAMENER L'ACTIVITÉ COMMERCIALE DANS NOS CENTRALITÉS

Par : **OLIVIER LEGAULT**, directeur du service conseil, Rues principales
CHRISTIAN PETIT, directeur des projets spéciaux, Rues principales

Le vent d'hiver fouette, rappelant l'urgence de trouver un refuge où casser la croûte. Le clocher fait de son mieux, mais se retrouve incapable de nourrir l'espoir d'une soupe chaude en plein centre-ville. Seule option : sauter dans la voiture en direction du boulevard. À mesure que le paysage défile, les bâtiments se dispersent, les trottoirs rétrécissent et la lueur des enseignes annonce un résultat certain. Clairement, s'il y a de la vie dans cette ville, c'est ici que ça se passe. Mais cette vie, elle prend la forme de commerces standardisés, sur de trop larges voies et sis au fond de vastes stationnements. Chacun dans sa voiture, comme si la vie de proximité nous avait brisé le cœur, qu'on avait fui l'ombre du clocher pour échapper au regard du curé.

DU CONSTAT À LA MISE EN ŒUVRE DU CHANGEMENT

Que s'est-il passé ? Pourquoi le cœur battant de nos communautés s'est-il déplacé le long du boulevard ? Hélas, dans beaucoup de milieux, l'envie d'habiter le cœur de collectivité, d'y travailler et de s'y procurer nos denrées du quotidien s'est éteinte. D'abord ignorants des conséquences d'un éparpillement des activités sur le territoire, les différents acteurs du développement urbain ont facilité cette pratique. Puis, les différents paliers de gouvernement se sont crus incapables ou illégitimes d'influencer le développement immobilier et commercial en faveur des centralités. Et dans le feu roulant du quotidien, la population a promptement adopté la rapidité et l'uniformité du développement tout-à-l'auto.

Dans une certaine mesure, nous récoltons le centre-ville ou le noyau villageois que nous avons bâti collectivement.

Depuis quelques années, il est devenu impossible de faire l'autostruche. Une myriade d'ambitions que nous portons collectivement pour l'aménagement durable de notre territoire exigent qu'on valorise les cœurs de collectivités. Plus rentables en taxes et moins coûteuses en infrastructures, les centralités offrent un bénéfice fiscal à leur Municipalité alors que les zones commerciales de périphérie finissent par être subventionnées, les recettes étant

insuffisantes pour couvrir les coûts des infrastructures et des services à fournir par la collectivité.

L'adoption en 2022 de la Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire (PNAAT) sous-entend une soif de léguer des milieux de vie prospères, viables et résilients aux futures générations. Des milieux de vie respectueux de l'environnement, rassembleurs, qui mettent en valeur l'identité locale et incitent à l'activité physique et au bien-être. Or, existe-t-il des milieux ayant plus de potentiel que nos cœurs de collectivités pour porter ces ambitions ?

MORISSETTE, Pier-Olivier (2018). « La vitalité commerciale des cœurs de collectivités », *Urbanité*, printemps/été 2018, p. 33-34.

Sustainable Prosperity Institute, cité dans SCHMITT, Angie (2015). « Sprawl Costs the Public More Than Twice as Much as Compact Development », *StreetsBlog USA*, 5 mars 2015. En ligne : <https://usa.streetsblog.org/2015/03/05/sprawl-costs-the-public-more-than-twice-as-much-as-compact-development>.

LA RECONNAISSANCE DES CŒURS DE COLLECTIVITÉS, FONDAMENTALE À UN AMÉNAGEMENT DURABLE DU TERRITOIRE

Dans la foulée de la PNAAT, le travail sur les orientations gouvernementales en aménagement du territoire (OGAT), qui entreront en vigueur le 1er décembre 2024, a démontré l'importance de principe qu'accorde le gouvernement à la consolidation des milieux déjà urbanisés et à la présence des cœurs de collectivités sur les zones périphériques. L'exercice des OGAT était essentiel pour assurer la cohérence entre les nouvelles finalités de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) et les différents documents de planification des MRC et des Municipalités du Québec. Ces dernières connaissent certes mieux que quiconque les besoins locaux et les réalités fines de leurs milieux, mais le gouvernement est et doit rester garant de la cohérence des actions sur l'ensemble du Québec.

Les Municipalités demandent régulièrement au gouvernement de leur donner plus de pouvoirs d'intervention. Elles ont raison de vouloir des leviers à la

mesure de leur rôle. Mais obtenir plus de responsabilités doit venir avec plus d'imputabilité. La cohérence territoriale des actions exige d'imposer à tous les gouvernements locaux, y compris les MRC et les Municipalités de petite taille, de clarifier l'importance des secteurs centraux ainsi que d'assurer une cohésion entre les activités structurantes, les activités de proximité et la mobilité durable.

L'IMPORTANCE DU COMMERCE DE PROXIMITÉ

La proximité occupe une place centrale dans le concept de milieux de vie sobres en carbone. Elle est rendue possible grâce à la mixité des usages, à la présence d'une densité d'habitants et à la facilité d'opter pour des modes de transports durables. En d'autres mots, pour que l'épicerie puisse se faire à pied — et d'autres courses par la même occasion — il faut une masse critique de consommateurs à distance de marche et des trajets piétons agréables et sécuritaires.

Au-delà du cadre légal élaboré par le gouvernement, les Municipalités doivent elles aussi trouver les moyens de tableer sur la sobriété carbone dans le développement de leurs collectivités. Si l'on observe de plus en plus de bons coups en matière de

densification et d'aménagement de l'espace public dans les secteurs centraux, le développement d'une trame commerciale diversifiée pour rendre ces secteurs compétitifs est moins fréquent.

FAÇONNER UNE TRAME COMMERCIALE DE PROXIMITÉ

Les Villes et Municipalités possèdent pourtant certains leviers pour orienter le développement commercial sur leur territoire. Les plus populaires sont les programmes d'aide à la vitalité commerciale (subvention pour la rénovation de façades, aide à la rénovation intérieure, financement temporaire de loyers commerciaux, crédits de taxes).

Il est toutefois crucial de se doter d'une gamme d'outils cohérente en faveur du développement commercial de sa centralité. Ces outils peuvent être de divers ordres :

- stratégie d'acquisition immobilière (création de fiducies foncières, gestion de locaux commerciaux par un organisme paramunicipal),
- développement entrepreneurial (programme d'incubation commerciale, hub entrepreneurial, pop-up shop et autres stratégies d'expérimentation commerciale),



Espace culturel - Victoriaville
Crédit: Vivre en Ville



Centre-ville désert d'hiver
Crédit: Rues Principales

- recrutement commercial (soutien au choix de localisation, aide à l'innovation, critères de diversification commerciale, aide au marchandisage),
- gouvernance (écosystème d'appui aux entrepreneurs, table de concertation sur l'économie locale, plan stratégique pour le commerce),
- taxation foncière (l'adoption du projet de loi 39 permettrait aux Municipalités d'imposer des taux de taxation différenciés selon un découpage sectoriel et d'ainsi assurer une équité fiscale entre les secteurs centraux et ceux de périphérie).

Par ailleurs, les outils d'aménagement classiques doivent être mis à profit pour recentrer les activités commerciales. Le plan d'urbanisme et les plans particuliers d'urbanisme permettent de veiller à l'équilibre commercial. Un plan de mobilité durable favorisera l'accessibilité du cœur de collectivité. L'encadrement de l'implantation des bâtiments commerciaux contribue à l'attrait et à la marchabilité de la rue commerciale de centralité.

NOS CENTRES-VILLES ET NOYAUX VILLAGEOIS ONT BESOIN DE COURAGE... ET DE PATIENCE

La vitalité de nos centres-villes et de nos noyaux villageois a besoin d'élus et de professionnels courageux, innovateurs et patients. La complexité inhérente à la réalisation de projets structurants exige temps, audace et ténacité. Construire l'Espace culturel au cœur de Victoriaville. Convaincre le Super C de s'installer tout près de la rue principale de Coaticook plutôt qu'à l'entrée de la ville. Planifier la densification du centre-ville de Magog. Attirer l'industrie numérique en plein cœur de Chicoutimi, à Saguenay. Loin de tomber du ciel, ces projets ont comme moteur la volonté de développer un centre-ville dynamique et nécessitent la mobilisation de nombreux acteurs.

Parce que nous avons trop vu de centres culturels, d'hôtels, d'épicerie, d'institutions d'enseignements,

de centres des congrès et de projets de densification se concrétiser à l'extérieur des centralités, l'ensemble des acteurs du monde gouvernemental et municipal doit faire preuve de courage et de l'engagement nécessaire à la dynamisation de nos cœurs de collectivités.



Centre-ville de Magog
Crédit : Rues Principales



SDC Wellington - Pop up shop
Crédit : Caroline Perron

Équipe du CQDE

Le Centre québécois du droit de l'environnement s'est donné pour mission de mettre son expertise juridique au service des citoyen·nes et de la protection de l'environnement. Il est le seul organisme à offrir une expertise indépendante en matière de droit de l'environnement au Québec, permettant aux citoyen·nes par le fait même d'accéder à l'information et à la justice en matière de droit environnemental, un besoin de plus en plus grand alors que se multiplient les dossiers environnementaux soulevant des enjeux juridiques.

MESUREZ VOS CONNAISSANCES : LES EXCEPTIONS AU ZONAGE

Par : **ÉQUIPE DU CQDE**, (Centre québécois du droit de l'environnement)

Le zonage permet à une municipalité de déterminer à quel endroit et à quelles conditions certaines activités peuvent être réalisées sur son territoire. Pour procéder au changement de zonage, les municipalités doivent respecter une procédure précise prévue par la loi. Un changement de zonage tel que prévu selon la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme n'est pas toujours requis afin d'éviter de devoir respecter le règlement municipal de zonage en vigueur. En effet, deux types d'exceptions à un règlement de zonage sont permises : les dérogations mineures et les projets particuliers de construction.

LES DÉROGATIONS MINEURES

Une dérogation mineure est une procédure par laquelle le conseil municipal autorise la réalisation de travaux ou la régularisation de travaux déjà entamés qui ne respectent pas toutes les dispositions du règlement de zonage municipal en vigueur. Ce qui constitue une dérogation mineure acceptable est évalué au cas par cas par le conseil municipal.

Toutefois, une dérogation mineure ne peut pas concerner une disposition du règlement de zonage relative à l'usage ou à la densité d'occupation du sol. Une dérogation mineure ne pourrait pas, par exemple, autoriser le changement d'un usage résidentiel à un usage commercial, mais il pourrait permettre la construction d'un immeuble dépassant de 1,5 mètre la hauteur permise du secteur.

LES PROJETS PARTICULIERS DE CONSTRUCTION, DE MODIFICATION OU D'OCCUPATION D'UN IMMEUBLE

Des projets dérogeant de façon majeure à un règlement de zonage peuvent aussi être autorisés par un conseil municipal en vertu d'un règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI) lorsque le conseil possède un comité consultatif d'urbanisme et qu'il a adopté un tel règlement. L'approche de «zonage par projet» que confère un règlement sur les PPCMOI donne le pouvoir à la municipalité d'outrepasser son propre règlement de zonage pour permettre la réalisation de travaux de plus ou moins grande envergure en examinant les propositions au cas par cas.

Il revient à la municipalité de décider des types de projets admissibles en prévoyant des critères dans son règlement sur les PPCMOI. Elle pourra, par exemple, prendre en considération la compatibilité de l'occupation prévue avec son milieu, les conséquences sur l'environnement ou encore la mise en valeur des espaces extérieurs. Outre ces critères déterminés par la municipalité, la seule obligation qu'elle a en vertu de la loi est que les PPCMOI respectent les objectifs de son plan d'urbanisme.

LA PROCÉDURE D'APPROBATION D'UN PPCMOI

1. Proposition d'une résolution relative à un projet particulier
2. Avis du comité consultatif d'urbanisme avec commentaires pertinents
3. Examen du projet par le conseil municipal
4. Approbation du projet par résolution et, le cas échéant, imposition de conditions à respecter
5. La résolution relative à un projet particulier est traitée comme un règlement modifiant un règlement d'urbanisme. Elle est donc assujettie à la consultation publique, susceptible d'approbation référendaire et soumise à l'approbation de la municipalité régionale de comté (MRC). Une exigence de publicité supplémentaire est prévue par la loi pour un projet particulier. Ainsi, une affiche ou une enseigne doit être placée dans un endroit bien en vue sur l'emplacement visé par la demande, annoncer la nature de celle-ci et le lieu où toute personne

intéressée peut obtenir les renseignements relatifs au projet particulier

6. Concrétisation du projet particulier par la délivrance de permis ou de certificats.

Des exemples d'application d'un PPCMOI

Un PPCMOI pourra servir par exemple à autoriser la destruction d'un ancien commerce afin qu'il soit remplacé par un immeuble à condos. Contrairement à la procédure de dérogation mineure, le conseil municipal peut donc permettre la dérogation à l'usage commercial du site afin de permettre un usage résidentiel. Un PPCMOI pourrait également permettre d'effectuer de la vente au détail ou d'aménager des bureaux dans un immeuble qui accueille des activités liées à l'industrie légère dans une zone industrielle. Le PPCMOI permet alors d'imposer des conditions au projet afin de garder le caractère industriel du bâtiment tout en permettant d'y accueillir des activités connexes. Le conseil municipal pourrait, par exemple, exiger que ces nouveaux usages n'occupent pas plus de 25 % de l'aire totale du bâtiment et qu'on réaménage le stationnement de l'immeuble afin de prendre en compte l'augmentation du nombre d'employés.

CONCLUSION

Les dérogations mineures et les projets particuliers offrent plus de flexibilité qu'une procédure de changement de zonage. Connaître ces deux exceptions peut vous aider à comprendre les projets qui se déroulent dans votre municipalité.

LA RUE JEAN-TALON EST : UNE ARTÈRE COMMERCIALE EN MANQUE D'AMOUR

Cet article a été publié dans l'édition du 22 mars 2023 de Média Montréal Est

Par : **ANDRÉ BÉRUBÉ**

La principale rue commerciale de Saint-Léonard n'est pas la plus invitante en ville, il faut bien l'avouer, et ça ne date pas d'hier. Dans un mémoire déposé par la Société de développement commercial (SDC) Jean-Talon Est dans le cadre des consultations publiques pour le Programme particulier d'urbanisme (PPU) Jean-Talon Est, en décembre 2018, il est écrit que :

«La rue Jean-Talon Est a adopté le visage qu'on lui connaît aujourd'hui à une époque où la voiture était reine. Les centres d'achats, entourés de stationnements démesurés, constituent une bonne partie de la trame de la rue, autant à l'est qu'à l'ouest. La portion centrale est tissée davantage comme une rue principale, même si les cours avant asphaltées et les interdictions de stationner entre la façade et le trottoir rappellent que les lieux n'ont pas été aménagés précisément pour les piétons. Aussi bien dire que la dimension humaine n'a jamais vraiment fait partie de l'équation.»

Ce bref passage résume bien pourquoi la rue commerciale semble peu accueillante, et aussi peu sécuritaire. Elle n'a pas été conçue à l'origine pour les piétons et la vie de quartier, avec des places publiques, terrasses, lieux de rencontre, qui favorisent l'achalandage que mérite, et que doit générer, une artère principale d'arrondissement. Du moins, selon les normes d'aujourd'hui.

La ville centre en est consciente, l'arrondissement en est conscient, de même que les quelque 250 membres de la SDC qui sont sur la toute première ligne de front. Ces derniers mettent d'ailleurs de plus en plus de pression sur l'administration municipale afin que des actions concrètes et structurantes soient une fois pour toutes entreprises pour améliorer la situation, après des années de consultations et de planifications qui n'aboutissent encore à rien, ou à pas grand-chose finalement.

Il y avait pourtant un projet de revitalisation très sérieux, de l'ordre de près de 20 M\$, qui devait enfin être entamé en 2017-2018. Il a été ralenti par la formation politique de Denis Coderre qui ne voulait vraisemblablement pas voir de travaux majeurs sur l'artère commerciale pendant les élections. Par la suite, l'annonce du prolongement de la ligne bleue

du métro, avec trois stations prévues sur Jean-Talon, viendra sonner le glas du projet car évidemment, on devra coordonner et planifier les travaux tous ensemble : Québec, Montréal, l'arrondissement, la STM, et la SDC. Ajoutez à cela l'annonce du Projet structurant de l'est (PSE-ancien REM de l'est) et du Réseau express vélo (REV) annoncé sur toute la longueur de l'artère commerciale dans les prochaines années, et voilà tout un cocktail de chantiers qui s'annonce sur Jean-Talon Est pour au moins dix ans.

Il s'agit de projets de développement très positifs pour l'avenir de ce secteur, bien sûr, mais qui inquiètent tout de même la direction de la SDC. «On comprend que tous ces projets doivent se faire en concertation, qu'on doit prendre le temps de planifier adéquatement tout ça, mais on ne peut pas non plus attendre encore 10 ou 15 ans avant d'améliorer le sort de Jean-Talon Est. Les commerçants ont assez attendu, et les gens du quartier aussi. Il faudrait au moins que des installations ou des projets temporaires soient testés pendant cette période pour stimuler l'achalandage, rendre la rue plus belle, plus verte, et plus sécuritaire. On ne doit pas rester passif, ce serait une catastrophe», affirme Pierre Frisko, directeur général de la SDC.



Crédit : Facebook SDC Jean-Talon Est

EN ATTENDANT LA GRANDE REVITALISATION

Si le projet majeur de la SDC a finalement été tabletté en 2018, il aura au moins été le fer de lance du PPU de l'arrondissement concernant l'avenir de la rue Jean-Talon Est, déposé par l'administration Bissonnet en mai 2021. Mais comme tout PPU, il s'agit d'un plan directeur d'aménagement qui donne les grandes lignes à suivre, les souhaits de l'arrondissement pour l'aménagement du territoire pour les prochaines décennies. Il ne s'agit pas du projet concret de la revitalisation de l'artère commerciale, mais des balises qui devraient encadrer les prochains plans d'aménagement. À la lecture du document, que l'on retrouve aisément sur le Web, on se rend compte qu'il correspond aux normes d'urbanisme appliquées aujourd'hui pour ce genre de projet en milieu urbain. On propose notamment de densifier le secteur avec des bâtiments plus volumineux, d'améliorer la mobilité, la sécurité, de verdir abondamment et d'améliorer la diversité des commerces de proximité, entre autres.

Cette grande revitalisation, cette vision finale souhaitée, devra toutefois attendre l'implantation des nouvelles stations de métro et du REV, et dans une moindre mesure, l'arrivée du PSE, qui demanderont des travaux majeurs sur le territoire. D'ici là, il y aura de la planification à faire, beaucoup de planification entre tous les acteurs pour amener la rue Jean-Talon Est à un statut de véritable «centre-ville de Saint-Léonard» digne des années 2030, surtout de la part de la ville centre et de l'arrondissement.

Mais entretemps, que fait-on ? Selon la direction de la SDC, il faut profiter de la situation pour commencer la transformation de l'artère, ou minimalement tester, avec des aménagements temporaires, la pertinence de certaines installations prévues notamment dans la planification de 2018. Le problème, c'est que ça semble compliqué de faire bouger la ville pour ce genre de projet... Pendant la période de pandémie, par exemple, alors que la plupart des rues commerciales se voyaient offrir des aménagements temporaires pour stimuler et sécuriser leur site, la rue Jean-Talon a été l'hôte de peu de projets d'aménagement. La plus importante construction temporaire aura été la mise en place d'un corso (pour la rue Jean-Talon, on parle surtout d'étals), un ajout prévu dans le plan de 2018. Cette aventure, vécue toutefois quelques mois avant la COVID, aura été un véritable fiasco, même selon le

maire de l'arrondissement. La construction aurait débuté le 10 juillet, affirme le président de la SDC et propriétaire d'Ici Sport La Source du Sport Jean-Talon, Paul Micheletti. Le chantier a ensuite été laissé en plan pendant les deux semaines de la construction, et l'aménagement a officiellement été inauguré... le 14 septembre ! «Au printemps suivant, c'était la pandémie, tout a été démantelé. Mais ce n'était pas un corso, c'était n'importe quoi. Le problème ici, à Saint-Léonard, c'est qu'on est toujours en retard, ça prend beaucoup trop de temps à la Ville pour réagir», soutient M. Micheletti.

Selon Pierre Frisko, la SDC a demandé une rencontre en septembre dernier avec les élus de l'arrondissement pour savoir ce qu'il était possible de faire cet été comme aménagement temporaire sur Jean-Talon. En novembre, les élus ont dit attendre une rencontre avec la ville centre pour être en mesure de répondre. Cette rencontre est finalement prévue... la semaine prochaine, paraît-il. Ça ne laisse pas beaucoup de temps pour travailler sur le dossier, et réaliser les travaux le cas échéant. Toujours dans le même ordre d'idées, le directeur général de la SDC avait demandé, il y a cinq ans, la création d'un Comité SDC-Ville-arrondissement-STM pour planifier des aménagements transitoires. La première rencontre de ce comité a eu lieu lundi dernier. Ce comité est composé de fonctionnaires de la ville, de l'arrondissement, de la STM et de membres de PME MTL. «Si on se fie à la première rencontre, il y a toutefois des raisons d'être optimiste pour la suite des choses. Mais je reste prudent», déclare M. Frisko.

La principale question dans ce dossier est : qu'est-ce que demande la SDC, au juste ? Beaucoup de choses, si on se réfère au plan de 2017-2018. Mais pour l'instant, la direction du regroupement commercial parle surtout «d'aménagements transitoires», compte tenu des circonstances entourant les travaux à venir projetés par les différents modes de transport. Elle rappelle du même souffle que la rue ne sera pas éventrée pour autant sur toute sa longueur.

«Les travaux préparatoires pour les stations de métro sont complétés. Il y aura bien la construction des édicules, mais pour la ligne de métro en tant que tel, ça se fera par un tunnelier avec peu d'incidence en surface. Donc oui, on peut profiter de l'occasion pour essayer des aménagements en termes de sécurité des piétons, de verdissement, d'animation, et autres, mais si ça prête, on peut aussi procéder à des travaux permanents



sur certains tronçons, si la Ville est prête. Ce serait possible. Selon moi, nous sommes dans l'urgence d'agir pour Jean-Talon, il faut aller de l'avant, si on peut, et ce, dès maintenant. Le statu quo n'est plus envisageable», martèle le directeur général.

Rappelons que le projet 2017-2018 prévoyait, entre autres : la reconstruction des trottoirs (la SDC aimerait que la Ville récupère auprès des propriétaires de bâtiments la bande de terre entre les façades et les trottoirs, comme c'est le cas pour la plupart des artères commerciales); le verdissement de la rue avec la plantation d'au moins 200 arbres; l'aménagement sécuritaire des chemins de traverse; un meilleur éclairage de nuit et du nouveau mobilier urbain; une diminution des limites de vitesse; une meilleure gestion des espaces de stationnement; l'aménagement de lieux de rencontre; et une densification des bâtiments qui seront bâtis au-dessus des édicules de stations de métro, entre autres choses.

Maintenant, reste à savoir en combien d'années la rue Jean-Talon Est réussira à se refaire une telle beauté. Le plus vite sera le mieux.

UN PPU POUR LA RUE JEAN-TALON EST DANS SAINT-LÉONARD

Source : Un PPU pour la rue Jean-Talon Est dans Saint-Léonard | Ville de Montréal (montreal.ca)

En lien avec le prolongement de la ligne bleue du métro, l'arrondissement de Saint-Léonard a entamé, en 2018, une démarche pour se doter d'un programme particulier d'urbanisme pour la rue Jean-Talon Est, entre la limite ouest de l'arrondissement et le boulevard Langelier.

QU'EST-CE QU'UN PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME (PPU) ?

Le programme particulier d'urbanisme est une composante du plan d'urbanisme. Le plan d'urbanisme réfère à la planification de l'ensemble du territoire municipal tandis que le PPU permet d'apporter plus de précisions quant à la planification de certains secteurs qui suscitent une attention toute particulière de la part du conseil municipal.

Le secteur de la rue Jean-Talon Est est un secteur stratégique pour la réalisation d'un Programme particulier d'urbanisme puisqu'il est voué à une transformation et à une densification dans les prochaines années, notamment en raison de l'arrivée de quatre nouvelles stations de la ligne bleue du métro sur le territoire.

Cette démarche vise donc à apporter des précisions particulières au plan d'urbanisme pour la planification du secteur. Il y est question des transformations envisageables de la rue Jean-Talon, notamment en ce qui concerne la hauteur des bâtiments, leur architecture, le type de

commerces et de services, les bureaux, le développement économique, l'habitation, l'ambiance de la rue, la végétation, le réseau cyclable, le réseau piétonnier, la circulation, le stationnement et l'aménagement du domaine public.

DÉMARCHES RÉALISÉES DANS LE CADRE DE L'ÉLABORATION DU PPU

En 2018

Élaboration du diagnostic de la rue et détermination des grandes orientations du PPU

- Consultation de divers services de la Ville de Montréal, de l'arrondissement de Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension et de différents services de l'arrondissement de Saint-Léonard. Démarche à laquelle des représentantes de la Société de Transports de Montréal (STM) ont participé.

- Consultation de diverses parties prenantes œuvrant sur le territoire de l'arrondissement. Les organismes suivants ont participé à la rencontre : Action Dignité Saint-Léonard, Groupe CDH, SDC Jean-Talon Est, Collectif Jeunesse, PME MTL Est de l'île, Horizon Carrière, Commission scolaire English-Montreal, Table de concertation Saint-Léonard, Accueil aux immigrants de l'Est de Montréal, Écoquartier de Saint-Léonard, Bâtir son quartier, Centre communautaire BADR, Centre des aînés du réseau d'entraide de Saint-Léonard et le CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal.

- Consultation publique s'étant tenue au gymnase de l'école La Dauversière à laquelle plus de 150 personnes ont participé.

En 2019

Élaboration d'une version préliminaire du PPU

- Consultation publique s'étant tenue au gymnase de l'école La Dauversière à laquelle environ

115 personnes ont participé portant sur la vision, les orientations et objectifs, les principes généraux d'aménagement, le concept d'aménagement et la stratégie de mise en œuvre.

En 2020

1^{re} révision du PPU à la suite de la consultation publique en juin 2019 et présentation au Comité Jacques-Viger qui a mené à une 2^e révision.

En 2021

Adoption lors du conseil d'arrondissement du 1^{er} mars, d'un projet de Règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) afin d'y intégrer le Programme particulier d'urbanisme (PPU) Jean-Talon Est.

- Consultation écrite s'étant déroulée du 15 au 29 mars inclusivement et s'étant conclue par une assemblée publique virtuelle à laquelle 38 personnes ont participé.

- Adoption, avec changements, lors du conseil municipal du 24 août, du règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) afin d'y intégrer le Programme particulier d'urbanisme Jean-Talon Est.

- Entrée en vigueur du Règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) afin d'y intégrer le Programme particulier d'urbanisme (PPU) Jean-Talon Est, en date du 1^{er} octobre 2021.

Prochaines étapes

- Rédaction et adoption des règlements de concordance afin que la réglementation soit conforme aux modifications apportées par le PPU.

Pour consulter la version complète du PPU sur le site Internet de la Ville de Montréal : montreal.qc.ca

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

COMPOSANTES STRUCTURANTES

MILIEUX DE VIE MIXTES

Les abords de la rue Jean-Talon Est accueillent des immeubles mixtes, dont la densité augmente à proximité des stations de métro. La requalification et l'intensification des activités ainsi que l'intégration de rez-de-chaussée commerciaux animent l'espace public et renforcent le positionnement de la rue Jean-Talon Est à titre d'artère structurante. Elle offre ainsi une panoplie de commerces, de services et d'équipements à la population dont le profil varie d'un secteur à l'autre afin de souligner le caractère distinctif de chacun d'entre eux.

MILIEUX DE VIE RÉSIDENTIELS

Une zone résidentielle de moyenne densité prend place à mesure que l'on s'approche des milieux bâtis existants. Le secteur est propice à un réaménagement résidentiel favorisant la compacité du tissu bâti et à un aménagement à échelle humaine. Finalement, les abords des îlots construits sont complétés par des constructions de typologies et de densités similaires à l'existant.

PÔLES DE MOBILITÉ

Corréateur de mobilité durable, les pôles de mobilité créent un milieu de vie complet (habitation, commerce, emploi), agrémenté de places publiques animées et où les infrastructures de transport peuvent être intégrées au cadre bâti. Les abords des stations de métro sont réaménagés de manière à créer des espaces civiques et à favoriser les déplacements actifs.

PÔLE INSTITUTIONNEL

Le pôle institutionnel du parc Ladauvrière comprend plusieurs institutions et équipements publics répondant aux besoins actuels et futurs des résidents à l'échelle du quartier, incluant l'école La Dauversière. L'offre en infrastructures et en services est renforcée et diversifiée sur les différents secteurs de la rue Jean-Talon Est.

PÔLE ANJOU-LANGELIER

Le redéveloppement des abords de la rue Jean-Talon Est à proximité du boulevard Langelier s'arrime avec le concept d'aménagement du secteur Anjou-Langelier.

f
in



RETISSAGE DE LA TRAME URBAINE

La trame urbaine est retissée en s'appuyant sur le réseau viaire existant. Des liens sont créés dans la continuité des rues existantes de manière à augmenter la perméabilité du secteur et d'accroître sa marchabilité. De plus, l'intégration de cheminements piétonniers à l'intérieur des îlots complète le réseau viaire.

TRAME VERTE

Les parcs et espaces verts existants sont complétés par différentes typologies d'espaces publics afin de bonifier l'offre de lieux propices à l'appropriation du secteur et d'augmenter le couvert végétal. Les parcours actifs sont prioritaires pour mettre en réseau les parcs, les places publiques et les jardins linéaires. La trame verte propose de relier les stations de métro aux institutions publiques et aux milieux de vie. Elle permet également d'introduire une gestion écologique des eaux de ruissellement, notamment par un maillage de noues végétalisées.

RÉSEAU CYCLABLE

Le réseau cyclable est prolongé afin de relier les principaux équipements et les institutions publiques aux stations de métro et au Réseau Express Vélo.

FORME URBAINE IDENTITAIRE

L'identité de la rue Jean-Talon Est se révèle par la reconnaissance des composantes formelles d'intérêt du milieu entre les rues Dollier et Valdrombre et la valorisation de sa diversité culturelle, sociale et économique florissante. La revitalisation du cadre bâti, le réaménagement de la rue Jean-Talon, l'intégration de places publiques et le verdissement des marges de recul avant contribuent à l'émergence d'un espace rassembleur, doté d'une signature paysagère spécifique au contexte léonardois.

REAMÉNAGEMENT DE LA RUE JEAN-TALON EST

Le réaménagement de la rue Jean-Talon Est, entre les boulevards Pie-IX et Langelier, est complété en concomitance avec les travaux du métro. Le projet vise à assurer le verdissement du domaine public, à améliorer les conditions de mobilité active et à apaiser la circulation automobile.

Carte - Composantes structurantes - © Cartographie de base de la Ville de Montréal (2017)

Milieux de vie

- Milieu mixte
- Milieu résidentiel
- Équipement collectif existant

Mobilité

- Pôle de mobilité
- Forme urbaine identitaire
- Pôle de correspondance Terminus d'autobus
- Ligne bleue (Métro)
- SRB Pie IX

Espaces verts

- Réseau express Vélo
- Piste cyclable
- Parc/Espace vert existant
- Parc projeté
- Corridor Hydro-Québec à mettre en valeur
- Trame verte

- Limite du PPU
- Limites d'arrondissement



COLLOQUE de l'AQU / FORMATION

31 mai 2025 à Sorel-Tracy

LA CONNECTIVITÉ MUNICIPALE

Comment l'améliorer pour les citoyens, le territoire,
l'environnement, le patrimoine ?

*C'est un
Rendez-Vous!*

*Pour les plus fervents d'urbanisme
ça débute le **30 mai 2025**
par une visite des sites qui font l'histoire
de l'aménagement à Sorel-Tracy*

