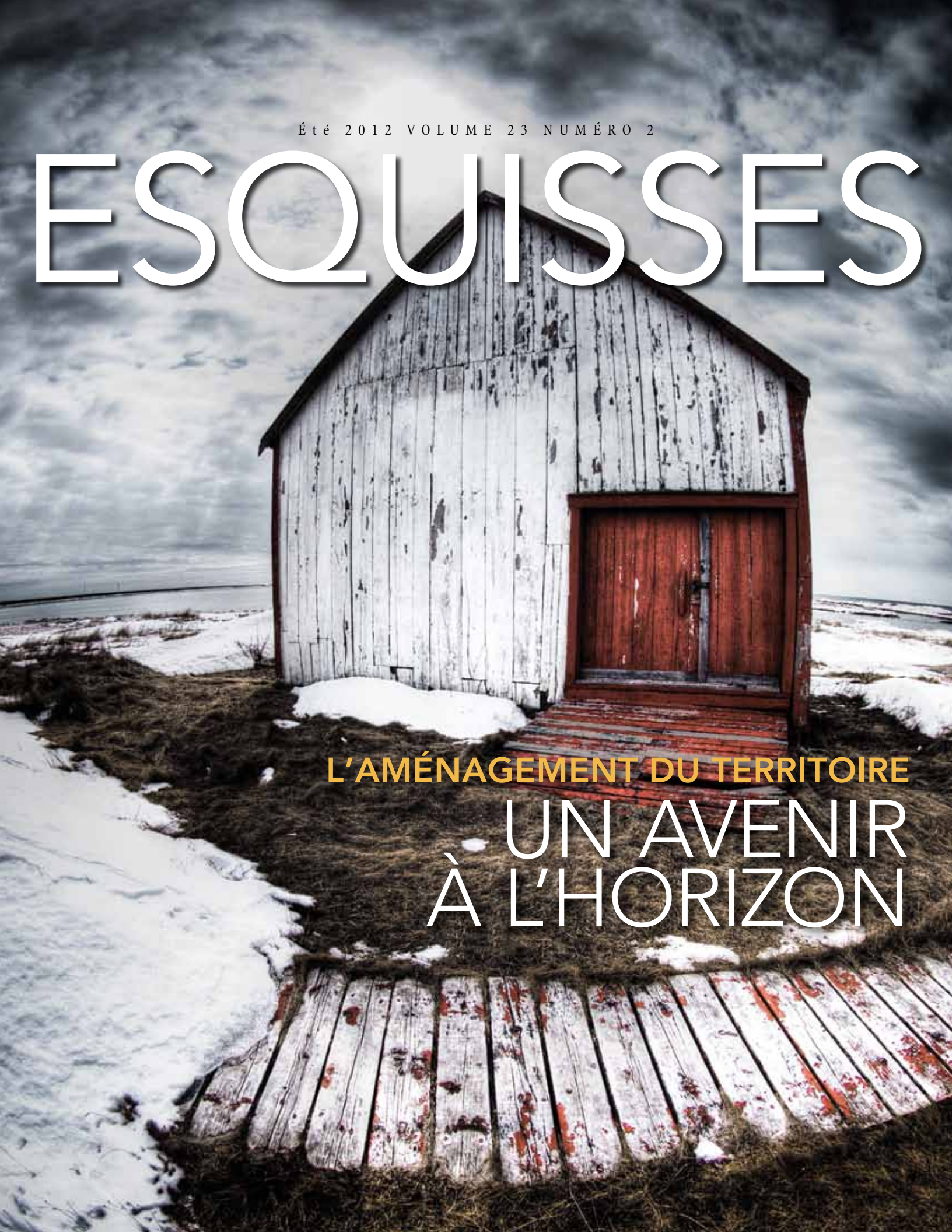
Été 2012 VOLUME 23 NUMÉRO 2

ESQUISSES



L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

UN AVENIR À L'HORIZON

PROBLÈMES DE FENÊTRES ?
NE LES REMPLACEZ PAS !

Remise à neuf de fenêtres
Scellement écoénergétique
Calfeutrage professionnel

LE GROUPE FENESTRA

1 800 994-6404
groupefenestra.com

ORDRE DES ARCHITECTES DU QUÉBEC

1825, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal QC H3H 1R4
Tél. : 514-937-6168
800-599-6168
esquisses@oaq.com
www.oaq.com

RÉDACTEUR EN CHEF **Pierre Frisko**
JOURNALISTES **Hélène Lefranc** et **Martine Roux**
RÉVISEURE **Christine Dufresne**
CONCEPTRICE GRAPHIQUE **Amélie Beaulieu** (Kokonut design)
ONT COLLABORÉ À CE NUMÉRO **Leslie Doumerc, Jean-Pierre Dumont, Corinne Fréchette-Lessard, Carole Giard, Mélissa Guillemette, Alain Hochereau, Rémi Leroux, Marc-André Sabourin, Cédryc Viens**

Esquisses est publié quatre fois l'an par l'Ordre des architectes du Québec.
Ce numéro est tiré à 5 700 exemplaires.
Dépot légal Bibliothèque nationale du Québec
Bibliothèque nationale du Canada

SERVICES DE L'ORDRE

BUREAU DU SYNDIC
Syndic **Pierre Collette**
pcollette@oaq.com | poste 231
Syndic adjoint **René Crête**
rcrete@oaq.com | poste 249
Adjointe **Geneviève Simard**
gsimard@oaq.com | poste 222

DIRECTION ET PRÉSIDENCE
Président **André Bourassa**
presidence@oaq.com
Directeur général et secrétaire **Jean-Pierre Dumont**
jpdumont@oaq.com | poste 211
Secrétaire de direction **Christine Daffe**
cdaffe@oaq.com | poste 221
Adjoint à la direction générale **Cédryc Viens**
cviens@oaq.com | poste 219
Gestionnaire administrative **Nathalie Thibert**
nthibert@oaq.com | poste 220

ENQUÊTEUR
Claude Bonnier
cbonnier@oaq.com | poste 232

FORMATION CONTINUE
Adjointe **Cassandra Garneau**
cgarneau@oaq.com | poste 218
Coordonnatrice **Sandra Mbombo**
smbombo@oaq.com | poste 202

INSPECTION PROFESSIONNELLE
Responsable **Alain Letuvé**
aletuve@oaq.com | poste 205
Adjointe **Louise Dubuc**
ldubuc@oaq.com | poste 205

SERVICE DE L'ADMISSION
Registraire **Carole Giard**
cgiard@oaq.com | poste 251
Adjointe **Nathalie Cabrera**
ncabrera@oaq.com | poste 235
Adjointe **Lynda Godin**
lgodin@oaq.com | poste 212

SERVICE DE LA COMPTABILITÉ
Contrôleur contractuel **Patrick St-Amour**
pst-amour@oaq.com | poste 230
Technicienne comptable **Hakima Zidani**
hzidani@oaq.com | poste 209

SERVICE DES COMMUNICATIONS ET DES TI
Directeur **Pierre Frisko**
pfrisko@oaq.com | poste 223
Adjointe **Véronique Bourbeau**
vbourbeau@oaq.com | poste 239
Agente de recherche et de liaison **Hélène Lefranc**
hlefranc@oaq.com | poste 233
Chargée de projets **Martine Roux**
mroux@oaq.com | poste 229
Chargée de projets en TI **Gabrielle Anctil**
ganctil@oaq.com | poste 224

PUBLICITÉ
Conseiller publicitaire **Jacques Galarneau**
Communications Publi-Services inc.
450 227-8414 | poste 309
jgalarneau@cpsmedia.ca

En couverture

Vaste sujet que celui de l'aménagement du territoire ! Tellement, d'ailleurs, que nous y consacrons un congrès en plus de ce numéro d'*Esquisses*. Les enjeux ne manquent pas et ils concernent l'ensemble du territoire. En ville, nous nous demandons quel rôle jouent les promoteurs immobiliers dans le tissage de la trame urbaine. Tout près, l'incontournable densification des milieux périurbains influencera les déplacements de demain... ou ce sont les déplacements qui façonneront nos banlieues de demain. Parfois rattrapé par les banlieues, il y a le monde rural, souvent sacrifié sur l'autel du développement économique. Et plus loin, dans un Nord que seuls les autochtones osaient habiter, nous nous apprêtons à aller cueillir les ressources du sous-sol fertile. Ce serait dommage de ne voir là que des occasions d'affaires et d'oublier tous nos principes de développement durable. Histoire de se façonner un 21e siècle à la hauteur de nos attentes !

Photo : Martin Demassieux, Optik 360

ACTUALITÉS

4 **Brèves**
5 **En éditorial :** Faire un plan avant de commencer
7 **Chronique :** Perdus dans l'espace
8 **Architecte MOAQ, un titre désuet**
9 **Règlement sur l'exercice de la profession en société**
10 **Nouvelle réglementation sur l'efficacité énergétique**
11 **Louvain-La-Neuve :** Une utopie coulée dans le béton
14 **Registre des lobbyistes :** En toute transparence
16 **Écogîtes :** Boîtes de nuit

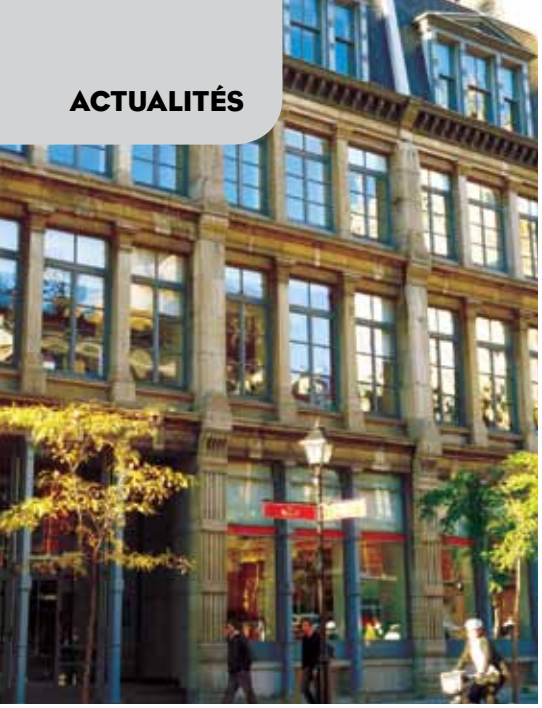
DOSSIER

L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

19 Mise en œuvre des PMAD : Les joyaux de la couronne
24 Requalifications urbaines : Rêver mieux
28 Mobilité : Déplacer des montagnes
31 Développement urbain : C'est pas moi, c'est l'autre
34 La protection des paysages : Plan de campagne
36 Plan Nord : L'espoir qui venait du froid
39 Kiruna, Suède : La ville qui déménage

42 **Accessibilité universelle :** Le mur du son
45 **La capsule du Fonds des architectes**
48 **Qui fait quoi :** Les organismes de l'accessibilité
51 **Tableau de l'Ordre et décisions disciplinaires**
54 **Lectures**

Le magazine *Esquisses* vise à informer les membres sur les conditions de pratique de la profession d'architecte au Québec et sur les services de l'Ordre. Il vise également à contribuer à l'avancement de la profession et à une protection accrue du public. Les opinions qui y sont exprimées ne sont pas nécessairement celles de l'Ordre. Les produits, méthodes et services annoncés sous forme publicitaire dans *Esquisses* ne sont en aucune façon approuvés, recommandés, ni garantis par l'Ordre.



420, RUE MCGILL
LA MAISON DE L'ARCHITECTURE, DU DESIGN ET DE L'URBANISME

Le 8 décembre dernier, l'Ordre a acquis le 420, rue McGill, situé dans l'arrondissement historique du Vieux-Montréal. L'un des objectifs est de regrouper les sièges sociaux des principaux partenaires de l'Ordre afin de créer la Maison de l'architecture, du design et de l'urbanisme. Du même coup, l'Ordre se dote d'un projet architectural symbolique qui favorisera le rayonnement de la profession.

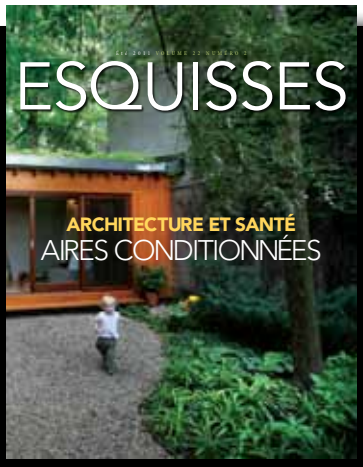
L'idée de réunir les différents acteurs de l'aménagement au sein d'un même espace faisait l'objet de pourparlers depuis plusieurs années au sein des ordres et organismes du milieu de l'architecture et du design québécois. L'Ordre a fait le choix d'être proactif dans ce dossier afin de donner vie à ce projet. La Maison de l'architecture, du design et de l'urbanisme prend déjà forme, et son premier locataire sera le Fonds des architectes, qui emménagera à la nouvelle adresse en juillet prochain.

Pour sa part, l'Ordre déménagera à l'été 2013, ce qui lui permettra de bien planifier l'aménagement des lieux et de procéder au grand ménage de ses archives avant de quitter ses locaux actuels. La firme d'architectes qui sera retenue pour ce mandat sera nommée sous peu par le comité exécutif.

Parmi les organisations intéressées à se joindre au projet, en plus du Fonds, on compte l'Ordre des urbanistes du Québec, qui a adopté une résolution confirmant son intention d'emménager rue McGill. Des discussions sont également en cours avec d'autres organismes.

Enfin, pour bien administrer toute cette logistique et gérer l'immeuble du 420, l'OAQ a créé une société en commandite (SEC) dont ce sera le mandat spécifique : la Maison de l'architecture, du design et de l'urbanisme S.E.C.

Le conseil d'administration de la SEC est actuellement composé de trois architectes : Bernard McNamara, président, Marc Chadillon, secrétaire, et Clément Demers, administrateur. D'autres professionnels seront appelés à se joindre à eux au cours des prochains mois pour former un conseil multidisciplinaire. Ces administrateurs seront choisis d'abord et avant tout en fonction de leur expertise en gestion d'immeuble. • Jean-Pierre Dumont



FLAMBÉE DES PRIX

Deux distinctions font la fierté de l'équipe de votre magazine *Esquisses*. Le dossier *Architecture et santé* publié dans le numéro d'été 2011 est en nomination aux Grand Prix du magazine 2012 de l'Association québécoise des éditeurs de magazines. Les journalistes Marie-Claude Élie Morin, Hélène Lefranc, Martine Roux, Lydia Paradis Bolduc et Corinne Fréchette-Lessard sont en lice dans la catégorie « Dossier thématique, tirage de moins de 50 000 exemplaires ». Les autres finalistes dans la même catégorie sont les magazines *Québec Science*, pour son dossier *Les 10 découvertes de l'année*, et *Protégez-vous* pour le hors-série *Guide pratique de l'aide aux aînés*. Les lauréats ne sont pas connus au moment de mettre sous presse.

Par ailleurs, l'article du même dossier intitulé *Bouge de là* vaut à notre journaliste collaboratrice Corinne Fréchette-Lessard une nomination aux Grands prix du journalisme indépendant 2012. Cet article, qui s'intéresse à l'impact de l'architecture sur l'activité physique, est en lice dans la catégorie « Article spécialisé écrit ». Organisée par l'Association des journalistes indépendants du Québec (AJIQ), le concours couronnera ses gagnants le 7 juin prochain. • Hélène Lefranc

Vos créations sont uniques!

Nous pouvons vous aider à les rendre encore plus

- confortables
- fonctionnelles
- économes
- sécuritaires

De nombreux projets internationaux d'envergure à notre actif.

Avec vous au Québec et ailleurs dans le monde depuis plus de 20 ans.

Contactez-nous!

SECANT inc. Domotique Home Automation

www.secant.ca

514.935.3069 info@secant.ca

FAIRE UN PLAN AVANT DE COMMENCER

André Bourassa, président

Avec le Plan Nord, le Québec se lance aujourd'hui dans l'aménagement de 72 % de son territoire. Rien de moins. Il s'agit d'un territoire relativement vierge et chacun s'enthousiasme devant cette page blanche sur laquelle nous voulons écrire une histoire inspirante. Je remarque toutefois que c'est l'aménagement du territoire dans son ensemble qui est encore une page blanche au Québec. Bien sûr, ici et là, une planification a été réalisée, parfois visionnaire, parfois appliquée, qui fonctionnait plus ou moins avec le territoire voisin. Bien sûr, nous avons noté des principes à ne pas négliger, comme le développement durable, la création de richesses économiques, le besoin de mobilité, la protection des paysages. Bien sûr, nous avons quelques outils entre les mains. Quelques notes éparses figurent sur un brouillon, en quelque sorte. Aujourd'hui, nous sommes mûrs, en tant que société, pour une réflexion large et ouverte sur la façon dont nous devons développer, protéger, organiser nos 1 667 441 km^2, du Grand Nord au grand Sud.

Le projet de loi 47 sur l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme chemine à l'Assemblée nationale. Ce genre d'outil est évidemment utile, mais il est « technique ». Cela ne doit pas dispenser le gouvernement d'une réflexion plus globale permettant de dégager, dans un premier temps, une vision d'avenir, laquelle devrait idéalement faire consensus dans la population. L'Ordre des architectes a d'ailleurs appuyé, l'an dernier, l'Ordre des urbanistes, qui réclamait cette Politique nationale d'aménagement du territoire. Les instruments et les méthodes pour la décliner sur le terrain devraient en résulter dans un second temps. Il faut savoir ce que l'on veut construire avant de choisir les outils !

Le Plan Nord devrait ainsi découler de cette politique nationale. Il serait moins controversé, car mieux équilibré entre les objectifs économiques, sociaux, culturels et environnementaux. Les coûts et les bénéfices seraient sans nul doute répartis différemment entre le privé et le public. Il s'agit d'aménager un immense territoire particulièrement fragile : soyons prudents dans nos interventions et ayons une idée claire de ce que nous voulons à long terme avant de nous y précipiter. Ce développement doit aussi être harmonieux, et il doit avoir été pensé en collaboration avec les Premières Nations concernées. Il doit répondre à leurs besoins et à leurs aspirations. Prenons le temps de la conception, des esquisses, des plans et devis avant de monter les murs sur les fondations instables du pergélisol sans savoir quelle allure aura la construction.

> Aménager le territoire intelligemment exige de sortir de la pensée unique asphaltée pour donner priorité aux transports collectifs et actifs.

Pendant que le Nord monopolise l'attention, on attend également un « Plan Sud » cohérent. Il faut arrêter de gérer « à la pièce » les décisions de développement immobilier et urbain ou la réfection et la création d'infrastructures. Gardons en tête que l'on aménage l'espace pour le présent et le futur. Apprenons de nos erreurs, et faisons d'autres choix pour l'avenir.

Par ailleurs, un virage en épingle s'impose de toute urgence sur le transport. Aménager le territoire intelligemment exige de sortir de la pensée unique asphaltée pour donner priorité aux transports collectifs et actifs. Cela coûte cher, je le reconnais, mais les coûts économiques, sociaux et environnementaux de l'étalement urbain et de la voiture à usage individuel sont encore plus élevés. Chaque fois que nous remettons à plus tard la décision d'investir dans le transport en commun, nous aggravons le retard et la facture. Au 21^e siècle, l'aménagement du territoire doit être inspiré du TOD (*Transit-Oriented Development*).

Nous sommes allés le dire lors de la consultation sur le plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal. Avec d'autres acteurs, nous avons aussi rappelé que la protection des terres agricoles, qui devrait depuis longtemps être une priorité au Québec, passe par la création d'une ceinture verte autour de la métropole. Cette mesure permet également de protéger les milieux humides et la biodiversité, de limiter l'étalement urbain et de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Un cercle vertueux.

Je me réjouis de l'engouement suscité par le débat : réflexions de haut niveau, participation inattendue et médiatisation des enjeux. C'est la preuve que, plus que jamais, de nombreux citoyens sont mobilisés par ces questions. Ils s'impliquent dans le débat, car ils sentent bien que la qualité du cadre bâti et la qualité de vie à long terme dépendent des décisions d'aménagement du territoire. Étonnant, dès lors, de constater la possibilité de zones franches d'approbation référendaire dans le projet de loi 47, qui empêcheront les citoyens de se prononcer sur les modifications de zonage dans les municipalités. Sans doute le mécanisme actuel de référendum est-il perfectible, mais le supprimer me paraît un affront à la démocratie locale. Une chose est certaine : cela n'arrêtera pas les débats.

Architectes

Henry

L'offre Distinction, à la hauteur de votre réussite.

Desjardins est fier d'être partenaire de l'Ordre des architectes du Québec et d'offrir aux membres de cet ordre professionnel des solutions financières qui tiennent compte de chacun des aspects de leur vie. Développée pour répondre à vos besoins financiers, l'offre Distinction de Desjardins permet aux architectes du Québec de réaliser de nombreuses économies et de profiter entre autres, des avantages suivants :

- Forfait avec transactions illimitées à 7,95 $ par mois incluant chèques personnalisés, traites et mandats, certification de chèques et plusieurs autres services;
- Remise d'une partie des frais annuels pour les cartes VISA* Desjardins OR;
- Rabais et taux avantageux sur plusieurs produits d'épargne et de financement;
- Gamme complète de produits et services concurrentiels pour votre entreprise.

N'attendez plus ! Rencontrez un conseiller en caisse ou un directeur de comptes dans un centre financier aux entreprises Desjardins et profitez de cette offre dès maintenant.

desjardins.com/oaq

Détails et conditions sur desjardins.com/oaq
*VISA int. / Fédération des caisses Desjardins du Québec, usager autorisé.

ORDRE DES ARCHITECTES DU QUÉBEC

Desjardins

Coopérer pour créer l'avenir

Luang Prabang, Laos
Photo : Pierre Frisko

Louxor, Égypte
Photo : Pierre Frisko

PERDUS DANS L'ESPACE

Pierre Frisko
pfrisko@gmail.com

Il devait être 22 h, pas beaucoup plus tard, et la circulation était calme dans les rues de Chicoutimi. Je pédalais pour remonter la côte qui mène à l'hôtel quand des jeunes en bagnoles m'ont lancé en riant : « Aye, tu veux-tu qu'on...? » Le bruit du moteur m'a empêché de comprendre la fin. Le feu rouge m'a aidé à les rattraper, et j'ai pu leur demander de répéter.
– On t'a demandé si t'avais besoin d'aide !
– Ah, et pourquoi vous me demandez ça ?
– Ben, t'es en bécyk, dans 'côte.

Après m'avoir regardé de la tête aux pieds et constaté que j'étais d'une espèce somme toute voisine de la leur, ils ont choisi de fraterniser en m'offrant une bière, que j'ai tout de suite acceptée. Ça leur en ferait toujours une de moins à boire en conduisant...

Z'ont l'air un peu colons, comme ça, mais sont pas si différents du commun des mortels. Ça fait une dizaine d'années que le vélo est mon principal moyen de transport et je n'arrive pas à sortir d'un party familial sans qu'on me demande, avec un mélange d'incrédulité et d'incompréhension : « T'es venu en vélo ?!? »

●●●

Je roulais en taxi, quelque part dans Lebourgneuf, un quartier excentré de Québec qui, avant les fusions de 2001, voulait être banlieue à la place de la banlieue. Le fruit d'une époque où, pour combattre l'étalement urbain, on urbanisait l'étalement. Ça nous a donné Lebourgneuf. Entre autres.

Ce jour-là, et depuis quelques semaines déjà, de gros travaux ralentissaient la circulation, et le chauffeur de taxi vociférait. En regardant les automobilistes, je n'ai pu m'empêcher de lancer :
– Moi, à leur place, je prendrais mon vélo !
– Mais tu peux pas te promener à vélo ici, y'a même pas de trottoir !

J'ai pas trop de difficulté à l'imaginer, dans son gros Chrysler 300, me klaxonner en m'invectivant : « Tasse-toé donc de d'dans rue a'ec ton ostie de bécyk ! »

La rue, ça se partage. Mais y'a toujours ben des limites, comme le rappelait un animateur de radio du matin quand la Ville de Montréal a osé empiéter sur une voie de circulation pour construire un tronçon de piste cyclable de 450 m : « On entre dans une ville, s'est-il insurgé, on ne veut pas rentrer à pied ! »

●●●

S'il a tant de peine, le pauvre animateur, c'est peut-être parce qu'il se sent floué. Lui qui s'était engagé sur une belle grosse autoroute se retrouve Gros-Jean comme devant sur une vulgaire rue. On n'est pas loin de la fausse représentation...

Et si c'était la façon dont on a aménagé nos villes depuis la Deuxième Guerre mondiale qui était en cause ici ? On a tout découpé, fonction par fonction. Avec des quartiers pour habiter, d'autres pour consommer et d'autres pour travailler. Et un tas de routes pour relier tout ça.

On n'a pas hésité, non plus, à découper les villes elles-mêmes. Montréal a vu l'autoroute Décarie la trancher littéralement en deux. Même chose pour Trois-Rivières, avec la 40. Et Québec a eu son autoroute qui est allée se planter majestueusement dans le Cap.

Ces milliers de kilomètres de spaghetti d'autoroutes devaient nous mener tout droit à la modernité.

Ils nous ont donné des bouchons à répétition.

Des cauchemars de circulation.

De la mobilité réduite.

Je lisais récemment un bouquin fascinant intitulé *Traffic : Why We Drive the Way We Do*. Pour expliquer l'impasse dans laquelle se sont enfoncées les villes nord-américaines côté circulation, l'auteur raconte qu'on a aménagé les villes comme des ouvrages d'ingénierie. On s'est bien attardé à chacune des fonctions, auxquelles on a assigné des places bien précises, histoire d'obtenir toujours davantage de fluidité.

Non seulement la fluidité n'est pas au rendez-vous, mais il y a de la friction un peu partout entre les différents usages, et entre les usagers.

Peut-être, tout simplement, parce qu'on a négligé, bêtement, d'aménager l'espace.

Les propos contenus dans cette chronique ne représentent pas la position de l'OAQ. Ils n'engagent que son auteur.

Photo : Giampaolo Macorig

ARCHITECTE MOAQ, UN TITRE DÉSUET

Certaines coutumes méritent d'être transmises d'une génération à l'autre, alors que d'autres ont avantage à tomber dans l'oubli. Qu'en est-il du sigle MOAQ (membre de l'Ordre des architectes du Québec) que plusieurs architectes ajoutent après leur titre d'architecte ? Est-il souhaitable de perpétuer cette pratique ?

Rien ne vous oblige à faire suivre votre titre des initiales MOAQ, puisque le titre d'architecte sous-entend que vous êtes membre de l'Ordre : l'utiliser est donc suffisant pour indiquer votre appartenance à l'Ordre.

Cette précision est-elle utile à l'architecte qui exerce dans plus d'une province ? Par exemple, un architecte de Gatineau qui serait aussi titulaire d'un permis de l'Ontario Association of Architects pourrait vouloir inscrire sur sa carte d'affaires ou sa papeterie « architecte OAQ, OAA ». Dans un tel cas, afin de clarifier l'information pour le client, il serait plus utile de recourir à un libellé descriptif, comme « architecte au Québec et en Ontario ».

En général, l'acronyme MOAQ n'ajoute donc rien à votre titre. De plus, il n'est pas nécessairement connu du grand public. Omettre le titre d'architecte au profit de cette expression pourrait même laisser croire que vous êtes membre d'un autre ordre professionnel, comme celui des agronomes ou des audioprothésistes ! Le titre d'architecte est un privilège qui vous est réservé. Ajoutons que l'article 72 du Code de déontologie précise que lorsque l'architecte utilise son nom dans une publicité, il doit le faire suivre de la mention « architecte ». Alors, pourquoi faire compliqué quand on peut faire simple ? • Carole Giard

C'EST PARTI!

RÈGLEMENT SUR L'EXERCICE DE LA PROFESSION D'ARCHITECTE EN SOCIÉTÉ

Le Règlement sur l'exercice de la profession d'architecte en société entrera enfin en vigueur d'ici la fin du mois de juin. Coup d'œil sur les conditions et modalités pour exercer l'architecture au sein d'une société par actions (SA) ou d'une société en nom collectif à responsabilité limitée (SENCRL).

Cédryc Viens

SECTION I

Conditions et modalités d'exercice (articles 1 à 6)

Premier aspect à considérer : la détention de la société. Plus de 50 % des droits de vote rattachés aux actions ou aux parts sociales doivent être détenus :

a) soit par des architectes;

b) soit par des entreprises dont les parts sociales ou les titres sont détenus à 100 % par des architectes;

c) soit à la fois par des architectes ou des entreprises visées au sous-paragraphe b.

Les sociétés peuvent donc être détenues à la fois par des non-architectes et des architectes, ces derniers devant toujours être majoritaires. Cependant, afin d'éviter les conflits d'intérêts, aucun fabriquant ou grossiste de matériaux, ni aucune personne détenant majoritairement les actions d'un tel fabriquant ou grossiste ne peut détenir d'actions ou de parts sociales d'une société d'architectes.

Une majorité d'architectes doit composer le conseil d'administration d'une SA ou les administrateurs d'une SENCRL, sans compter qu'ils doivent être majoritaires pour constituer le quorum à une assemblée des administrateurs. De plus, le président de la SA ou celui qui exerce des fonctions semblables au sein d'une SENCRL doit obligatoirement être architecte.

Si un architecte est radié pour une période de plus de trois mois ou que son permis est révoqué, il ne peut, pendant la période de radiation ou de révocation, détenir directement ou indirectement aucune action votante ou part sociale votante dans une société. Les architectes devront être particulièrement vigilants afin de toujours être majoritaires au sein de la société.

Pour être en mesure d'exercer ses activités professionnelles au sein d'une société, l'architecte doit fournir au secrétaire de l'Ordre différents documents :

a) Une garantie d'assurance du Fonds des architectes

b) Dans le cas d'une SA, un document attestant l'existence de la société

c) Une copie certifiée conforme lorsqu'une société en nom collectif (SENC) est continuée en SENCRL

d) Un document attestant que la société est immatriculée au Québec et y maintient un établissement

e) Une autorisation écrite irrévocable permettant à certaines instances, dont le syndic, d'obtenir une copie des documents de constitution et de fonctionnement de la société

L'architecte doit aussi transmettre une déclaration sous serment dûment remplie au moyen du formulaire fourni par l'Ordre et joindre les frais exigibles qui seront prescrits par le conseil d'administration de l'Ordre. Cette déclaration contiendra des renseignements concernant la SA ou la SENCRL et devra être mise à jour annuellement, avant le 31 mars de chaque année.

Si des modifications relatives aux informations transmises dans la déclaration avaient un effet sur le respect des conditions prévues au règlement, l'architecte doit en informer l'Ordre sans délai. Du moment où l'architecte ne respecte pas les conditions prévues au règlement, il cesse immédiatement d'être autorisé à exercer ses activités professionnelles au sein d'une société.

SECTION II

Répondant

Lorsque deux architectes ou plus exercent leurs activités professionnelles au sein d'une même société, un répondant doit être désigné afin d'agir pour l'ensemble des architectes y exerçant leurs activités professionnelles. Le répondant doit s'assurer de la transmission de la déclaration annuelle à l'Ordre et de répondre aux demandes de l'Ordre en application du règlement.

Le répondant doit être architecte en plus d'être soit associé, soit administrateur et actionnaire de la société, avec droit de vote.

SECTION III

Garantie de la responsabilité professionnelle

L'architecte doit, pour être autorisé à exercer ses activités professionnelles au sein d'une SA ou d'une SENCRL, fournir et maintenir pour cette société, au moyen de la souscription au Fonds de la responsabilité professionnelle, une garantie contre la responsabilité que cette société peut encourir en raison des fautes commises par l'architecte dans l'exercice de sa profession au sein de cette société. L'architecte doit par ailleurs informer l'Ordre sans délai de toute modification à cette garantie.

Certaines conditions minimales sont prévues au règlement, dont un montant de garantie d'au moins 1 250 000 $ par sinistre et d'au moins 2 500 000 $ pour l'ensemble des demandes d'indemnisation présentées contre la société au cours d'une période de garantie n'excédant pas 12 mois, et ce, peu importe le nombre de membres dans la société.

SECTION IV

Renseignements additionnels

Lorsqu'une SENC est continuée en SENCRL ou lorsqu'une SA est formée, l'architecte doit s'assurer que la société en informe ses clients dans les 15 jours. L'avis d'ordre général doit préciser les effets de la continuation ou de la formation, notamment en ce qui concerne la responsabilité professionnelle de l'architecte.

Le Règlement sur l'exercice de la profession d'architecte en société et les différents formulaires s'y rattachant seront disponibles dans la section « Centre de documentation » du site Web de l'Ordre.

PROJET LEED
sans la paperasse

Voilà notre offre.

Nos PA LEED prennent en charge la certification de votre projet, animent la charrette LEED et préparent tous les documents requis.

STRADAM
stratégies d'aménagement écologique du bâtiment

514 383-0802 | stradam.com

NOUVELLE RÉGLEMENTATION SUR L'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE

Photo : seier + seier

À l'hiver 2012, la Régie du bâtiment du Québec (RBQ) a publié un projet de Règlement modifiant le Code de construction afin d'améliorer l'efficacité énergétique des nouvelles habitations. Inspirées de Novoclimat, ces normes remplaceront la partie 11 du code. Elles ne concernent que le « petit bâtiment » (moins de 600 m^2 au sol et d'un maximum de trois étages).

La nouvelle réglementation doit entrer en vigueur le 1er juillet 2012. Toutefois, au moment de mettre sous presse, la RBQ travaillait toujours à sa bonification. À la suite de la publication du projet de règlement, elle a en effet reçu 35 commentaires provenant d'organismes aussi divers que l'Ordre des ingénieurs, la Ville de Montréal, l'Association provinciale des constructeurs d'habitations du Québec (APCHQ) et l'Association de construction du Québec.

L'OAQ était évidemment du nombre. L'avis qu'il a transmis à la RBQ concerne essentiellement le paragraphe 11.2.2.4 du projet de règlement, qui a fait sourciller plusieurs architectes. Il stipule que la « superficie totale des ouvertures brutes pratiquées dans les éléments du bâtiment, prévues pour y recevoir des fenêtres, des portes, des lanterneaux et d'autres éléments semblables ne doit pas être supérieure à 20 % de l'aire de plancher ».

Cette exigence impliquerait notamment qu'un concepteur souhaitant aller au-delà de cette limite doive présenter une demande de mesure différente et équivalente à la RBQ, mesure communément appelée « solution de rechange ». Or, bien que la RBQ affirme être en mesure de répondre à une telle demande dans un délai de 45 jours – à compter du moment où tous les renseignements pertinents ont été fournis –, ce délai atteint souvent plusieurs mois, ce qui place les architectes dans des situations délicates en ce qui a trait à la responsabilité professionnelle.

La RBQ a pris bonne note de ces commentaires et modifiera son projet de règlement, explique l'une des architectes chargées du dossier, Nathalie Lessard. Ainsi, l'organisme permettra une dérogation au pourcentage d'ouvertures au-delà de 20 % (sans présentation d'une demande de solution de rechange), dans la mesure où la consommation énergétique du bâtiment respecte les objectifs poursuivis par les normes d'efficacité énergétique du Code de construction.

D'autres modifications sont également prévues, dont certaines concernant les ponts thermiques des solives de rive, les finitions et la récupération de chaleur. La version finale du règlement devrait être approuvée à la mi-juin, soit quelques semaines avant son entrée en vigueur. Assurez-vous de consulter la réglementation définitive sur le site de la Régie du bâtiment du Québec dès le 1er juillet. • Martine Roux

Place de l'université
Photo : MC Dufrêne, Ville d'Ottignies-LLN

LOUVAIN-LA-NEUVE

UNE UTOPIE COULÉE DANS LE BÉTON

Ce qui n'était encore qu'un champ de betteraves il y a 40 ans est devenu aujourd'hui l'une des villes les plus attrayantes de Belgique. Retour sur un projet urbanistique osé.

Leslie Doumerc

Si la ville de Louvain-la-Neuve affiche aujourd'hui un dynamisme à faire pâlir d'envie ses consœurs belges, son accouchement s'est fait dans la douleur et dans l'urgence. Au milieu des années 1960, les querelles communautaires entre Flamands néerlandophones et Wallons francophones s'intensifient au même rythme que la population étudiante augmente. La partie francophone de l'Université catholique de Louvain (UCL), implantée dans cette ville depuis 1425, est priée de plier bagage à grands cris de « Walen Buiten ! » (Les Wallons dehors !). Il faut alors trouver une terre d'accueil en Wallonie.

Après de nombreuses prospections, c'est finalement le plateau de Lauzelle, une vaste étendue de champs et de bois dans la commune d'Ottignies qui sera choisi et acheté par l'UCL. Une position stratégique, située à 30 km au sud de l'ancienne université, et à la même distance de Bruxelles. Sept années de travaux plus tard, le roi Baudouin inaugure en 1971 le premier pavé de la seule ville nouvelle créée en Belgique depuis la fondation de Charleroi, en 1666. Dans ce terrain de jeu de 920 ha, Michel Woitrin, père-fondateur du projet de Louvain-la-Neuve, décide de frapper fort en prenant le contre-pied des courants dominants.

À CONTRE-COURANT

À l'époque, la question des extensions de bâtiments universitaires se pose partout en Europe. Pour Michel Woitrin, pas question de suivre la vague des « campus-ghetto » isolés sur une colline ou dans une tour d'ivoire ! Étudiants et non-étudiants doivent pouvoir cohabiter harmonieusement au sein d'une ville à part entière. Selon cet urbaniste dans l'âme, pour que le projet fonctionne, la mixité doit être maximale, à l'image des villes universitaires du Moyen-Âge telles que Cambridge, Oxford et Bologne. ➔

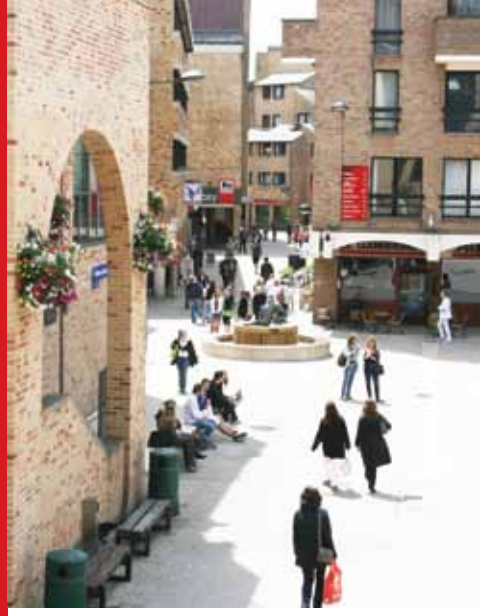
Quartier de la Baraque
Photo : Office du tourisme Inforville

LA BARAQUE : YES, WE CAN !

Préexistant aux plans d'urbanisme de Louvain-la-Neuve, le quartier de la Baraque était destiné à la démolition. C'était sans compter sur une poignée de Gaulois version belge qui refusent de se faire exproprier. Ils sont bientôt rejoints par des étudiants en architecture qui décident d'y réaliser des maquettes grandeur nature de leurs travaux en classe. Des bulles géodésiques, des serres atypiques et des roulottes améliorées commencent à surgir de terre. La Ville voit d'un mauvais œil la prolifération d'habitations insolites légères, mais l'université, propriétaire du terrain, choisit de tolérer ces squatteurs en accordant au site le statut spécial de « zone d'habitat expérimental ». « Pourquoi faudrait-il des maisons semblables alors que tout le monde est différent ? » lance à la boutade Josse Derbaix qui habite le quartier depuis ses débuts.

Petit à petit, cette expérience architecturale devient une expérience sociale de vie alternative. La gestion collective de ce terrain sans clôtures ni barbelés est un principe cher aux 130 « baraquis », qui règlent les problèmes au cas par cas. Chacun construit ou agrandit lui-même son logement avec des matériaux recyclés comme le terre-paille, le bois cordé, la brique de terre crue ou les ballots de paille. Ceux qui s'en vont doivent revendre leur habitation à prix coûtant – 20 fois moins cher que dans le reste de la ville – après s'être assurés que le repreneur s'adaptera bien à l'esprit convivial du quartier. Ces habitations petites et sobres, munies de toilettes sèches, et la récupération font qu'un citoyen consomme ici 60 % moins d'énergie qu'ailleurs au pays.

Ce squat paradisiaque de 1,8 ha résistera-t-il à la pression immobilière ? Josse Derbaix n'est pas inquiet : « Le bilan, après 40 ans, est si positif qu'il faudrait sévèrement argumenter pour nous déloger ! »



Halles universitaires
Photo : Office du tourisme Inforville

La seconde intuition forte pour la construction d'une ville nouvelle sera de ne pas adopter le modèle inspiré par Le Corbusier, pourtant très à la mode pendant cette période. Ainsi, les concepteurs de Louvain-la-Neuve vont à l'encontre de la Charte d'Athènes, qui préconise la séparation des fonctions urbaines (logement, travail et loisirs), en mêlant tout dans cinq quartiers verts reliés par un hyper centre entièrement piétonnier. Cet impératif impose la mise en place d'une immense dalle de béton de 7 ha et 39 cm d'épaisseur, sur laquelle repose le noyau de la ville et au-dessous de laquelle les voitures circulent ou stationnent.

LE STYLE « LOUVAIN-LA-NEUVE »

La volonté de créer une ville d'inspiration médiévale est si forte que ce n'est pas un hasard si le groupe Urbanisme-Architecture, chargé de concrétiser le projet, est composé de Raymond Lemaire, un historien de l'art et spécialiste des villes anciennes, auquel s'ajoutent l'architecte Jean-Pierre Blondel et l'urbaniste Pierre Laconte.

Les trois maîtres d'ouvrage vont imposer des contraintes très précises aux architectes : rues bordées de façades avec décrochements, toits pentus, châssis de bois foncé et choix de matériaux à privilégier (la brique et le béton). La dimension de ville à taille humaine fait fi des gigantesques monuments iconiques pour préférer des constructions basses d'un maximum de cinq étages.

La brique ocre utilisée à foison incarne l'homogénéité de la ville, mais les plus critiques parlent de monotonie pour qualifier cette architecture calme et répétitive. Dans son livre *Louvain-la-Neuve, une manière de concevoir la ville*, le sociologue urbain Jean Remy relate l'amertume de certains qui voyaient ce projet comme un laboratoire architectural, ce qu'il n'est pas devenu. Ici, l'espace public est roi, et les bâtiments sont à son service.

Quoi qu'il en soit, la ville ne laisse personne indifférent. « Le style "Louvain-la-Neuve", soit on adore, soit on déteste ! » dit Céline Henry de Generet. Cette étudiante en architecture à l'UCL aime serpenter les rues et naviguer de place en place pour se rendre d'un bout à l'autre de la cité. « La configuration est faite pour susciter la flânerie et les rencontres. Le parti pris d'avoir évité un espace où tout se découvre d'un seul coup d'œil fait qu'on va de surprise en surprise à chaque coin de rue. »

> Ici, l'espace public est roi, et les bâtiments sont à son service.

LE TOURNANT DES ANNÉES 2000

L'audace des débuts a-t-elle payé ? Si l'on en croit Jean-Luc Roland, le bourgmestre (maire) d'Ottignies-Louvain-la-Neuve, le succès de la ville est arrivé sur le tard, au milieu des années 2000, grâce à l'extension de la dalle piétonne pour y construire un centre commercial.

La décision a provoqué un vif débat. « La dalle piétonne est chère dans les deux sens du terme. Elle est l'âme de Louvain-la-Neuve, mais elle coûte un pont ! » dit Jean-Luc Roland, qui a longtemps hésité avant de choisir son camp. « Les opposants ne voulaient pas d'un gros projet consumériste tranchant avec l'esprit du projet initial de culture, de loisir et d'enseignement dans une ville à taille humaine. Pour les partisans, la dalle n'avait pas progressé depuis 15 ans et, si l'on construisait à quelques kilomètres de l'hyper centre, c'en était fini du projet urbain de Louvain-la-Neuve. Nous avions un gros projet et un client prêt à payer, il fallait en profiter. »

Sa position de faire couler encore un peu plus de béton peut surprendre si l'on sait qu'il est un des seuls bourgmestres « écolo » de Belgique (littéralement, il est membre d'Écolo, le parti vert du pays créé en 1980). « Il ne faut pas se

leurrer : l'écologie, ce ne sont pas les petites fleurs, c'est une approche globale des choses ! En Belgique, si l'on a détruit nos campagnes à coup d'étalement urbain, c'est parce que l'on n'a pas su sauver nos villes. Il ne faut pas hésiter à construire et à créer de la densité et de l'effervescence pour redonner aux gens le goût d'habiter en ville. »

Le débat a finalement été fécond puisqu'il a permis d'améliorer le projet initial en y ajoutant un cinéma et une salle de spectacle. Les négociations ont aussi abouti à la construction d'une nouvelle artère centrale, la rue Charlemagne, qui relie les places principales pour créer un véritable cercle de circulation piétonne en centre-ville. « On sent maintenant les époques architecturales, la ville commence à prendre de l'épaisseur », observe le maire. Autre conséquence : la ville, qui vivait en vase clos, est devenue l'un des grands pôles de services de la région, accueillant environ 8 millions de visiteurs par an.

VICTIME DE SON SUCCÈS ?

Alain Ransart, président de l'Association des habitants de Louvain-la-Neuve (AH), fait partie des 600 pionniers qui se sont installés sur le site en 1973. Il garde un très bon souvenir de cette période où les maisons, dépourvues de gaz et d'eau chaude, se construisaient avant les voiries et où l'on mettait des bottes pour se rendre à l'université. « Pour les premiers habitants, il y avait une volonté de participer à cette œuvre nouvelle qui ferait date. Tous ont Louvain-la-Neuve tatoué sur le cœur et un fort attachement à la vie collective et solidaire. »

Aujourd'hui, la population néo-louvaniste avoisine les 20 000 résidents, en plus des 15 000 étudiants qui y logent. Les jeunes couples qui ont passé leur scolarité à l'UCL ne veulent pas se détacher du lieu, et les retraités, heureux de profiter de toutes les commodités sans être gênés par la circulation routière, se bousculent pour vivre dans « cette ville universitaire où l'on ne vieillit jamais », selon les guides touristiques. Résultat : la liste d'attente pour acquérir un logement s'allonge, tandis que la ville est proche de la saturation.

« Même si la tentation est grande pour les promoteurs, l'idée d'un éparpillement dans le paysage a toujours été exclue. On s'accroche au principe fondateur d'une ville à taille humaine où l'on peut se rendre n'importe où à partir du centre en 15 minutes de marche », dit André Ransart. Face aux pressions immobilières, l'AH veille à ce que les logements restent financièrement abordables et équitablement répartis. « C'est bien plus rentable de louer une maison à six étudiants qu'à une famille, mais c'est important de laisser leur chance à toutes les catégories de population. »

Aujourd'hui, la ville a déjà de nouveaux projets sur le feu : une liaison ferroviaire directe avec Bruxelles, une autre extension de la dalle, un musée, des logements supplémentaires pour étudiants. À force de se réinventer constamment, Louvain-la-Neuve n'a jamais aussi bien porté son nom !

NOTARIUS
Au service des professionnels

ADHÉREZ À LA SIGNATURE NUMÉRIQUE POUR
SEULEMENT 39,99 $*

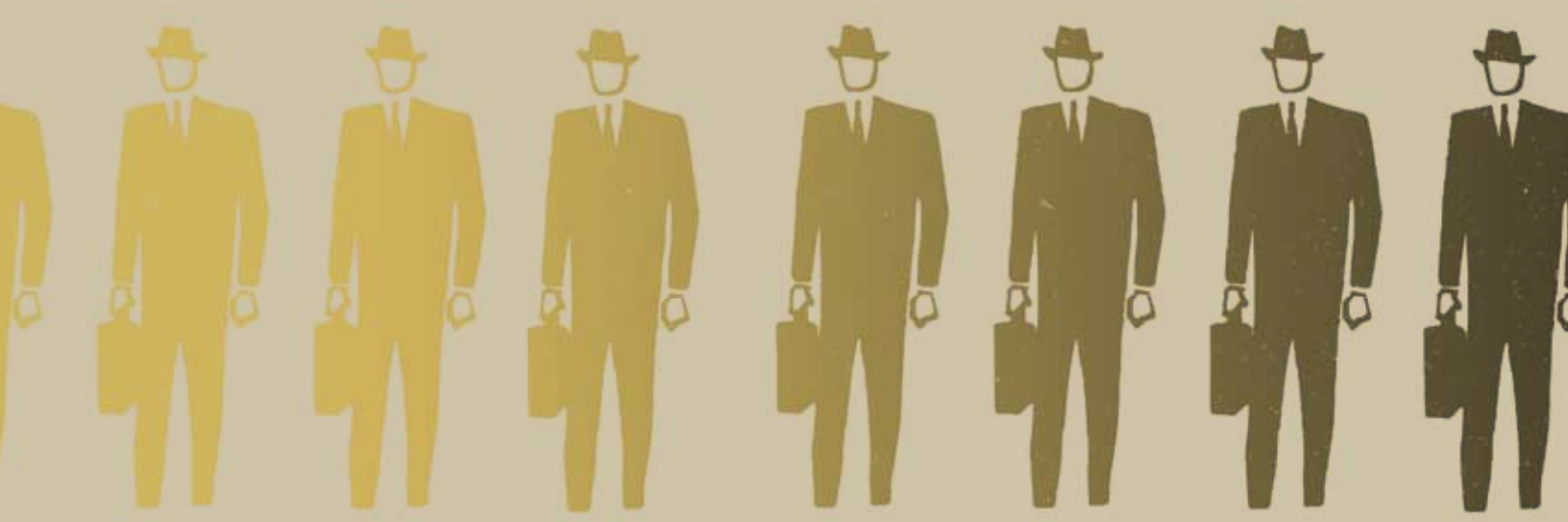
Adhérez à la signature numérique de Notarius entre le **1er avril et le 15 juin 2012** et **économisez plus de 70 %** sur le tarif régulier des frais adhésion*. Des escomptes supplémentaires sur les frais d'abonnement annuels sont disponibles pour des groupes de 11 utilisateurs et plus.

Pour plus d'informations au sujet de la Trousse de signature numérique et/ou pour une démonstration en ligne, n'hésitez pas à nous joindre par courriel à **ventes@notarius.com** ou encore par téléphone au **1 888 588-0011** (faites l'option 3, suivie de 1).

* Taxes en sus. Le tarif régulier des frais d'adhésion à la signature numérique est de 140 $.
Cette promotion ne s'applique pas aux frais d'abonnement annuelsde 185 $.

www.notarius.com/OAQ

ORDRE DES ARCHITECTES DU QUÉBEC



REGISTRE DES LOBBYISTES

EN TOUTE TRANSPARENCE

Dans leur pratique courante, les architectes peuvent être amenés à faire du lobbyisme. Voici quelques clés pour vous aider à respecter l'esprit de la loi. D'ici à ce qu'on la change…

Hélène Lefranc

Un architecte qui dépose une demande de permis de construction ou de modification au règlement de zonage pour un de ses clients est-il un lobbyiste ? Si oui, dans quelles conditions doit-il s'inscrire au registre des lobbyistes du Québec ?

Ces questions méritent d'être posées : en effet, certaines firmes d'architecture ont été approchées par un représentant du commissaire au lobbyisme du Québec. La Loi sur la transparence et l'éthique en matière de lobbyisme étant encore méconnue, celui-ci organise régulièrement des campagnes de sensibilisation auprès de groupes de pression potentiels, en plus de mener des enquêtes lorsque la situation l'exige. Architectes, urbanistes et ingénieurs figurent parmi les professionnels souvent cités en exemple par le commissaire puisqu'ils sont appelés à intervenir auprès des autorités publiques.

Avant d'aller plus loin, dédramatisons : il n'y a pas de honte à faire du lobbyisme ! Il s'agit d'une activité légitime aux yeux du législateur. Elle doit cependant s'exercer dans la transparence et selon des règles précises. C'est ce qui explique pourquoi, en 2002, le gouvernement a adopté une loi pour l'encadrer, créé un registre public des lobbyistes et nommé un commissaire. Or, qu'est-ce qui relève du lobbyisme au sens de la loi, particulièrement en ce qui concerne les architectes ?

SOUS INFLUENCE

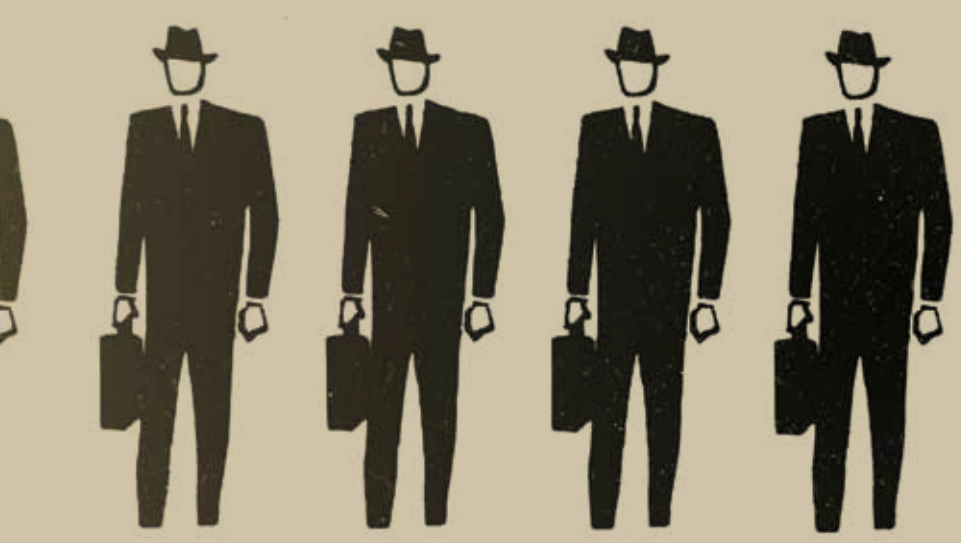
Selon l'article 2 de la Loi (voir « La loi décryptée », p.15), chercher à influencer une décision concernant l'attribution d'un permis de construire ou l'application d'un règlement de zonage, par exemple, constitue clairement une activité de lobbyisme. Précisons que les élus et les fonctionnaires municipaux sont bien des « titulaires de charges publiques ».

Cependant, appeler une municipalité pour obtenir de l'information sur un programme en vigueur ne constitue pas une activité de lobbyisme, pas plus que le fait de participer à une consultation publique, d'intervenir dans une séance publique ou de répondre à un appel d'offres (sauf si on tente d'en modifier le contenu en aval). Le fait de déposer un dossier de permis de construire au nom d'un client ne constitue pas non plus du lobbyisme, pourvu que les instances concernées puissent prendre leur décision en fonction des règles. Bref, il n'y a pas lobbyisme tant que l'on n'intervient pas dans l'application de la Loi.

Par contre, si un architecte demande un rendez-vous avec le maire pour l'inciter à accélérer le traitement de la demande de son client, ou s'il téléphone à l'agent du service de l'urbanisme pour demander un peu de souplesse, il s'agit de lobbyisme. Rencontrer un conseiller municipal sur un terrain de golf ou au dépanneur du coin, lorsque l'architecte en profite pour tenter de persuader l'élu du bien-fondé de la résolution à venir au conseil municipal, est aussi du lobbyisme. Autre exemple : à la demande de son client, un architecte rencontre le directeur de la planification du développement du territoire afin d'obtenir une subvention du programme de revitalisation adopté par la municipalité.

Par ailleurs, dans n'importe quelle circonstance, si le titulaire de charge publique prend lui-même contact avec l'architecte, il ne s'agit pas de lobbyisme, que la demande ait pour but d'obtenir un avis général du professionnel (par exemple, sur une orientation municipale imposant un moratoire sur l'implantation de grandes surfaces), ou un complément d'information sur un cas particulier (à la suite d'une demande de permis déposée par l'architecte pour un donneur

Photo : Voxphoto



d'ouvrage). Pour se protéger, l'architecte a tout intérêt à conserver une trace écrite de la demande du titulaire de charge publique ou à la réclamer si elle a été faite oralement.

La loi distingue trois types de lobbyistes, comme l'explique l'article 3 de la Loi (voir ci-contre). L'architecte qui intervient au nom d'un client entre dans la catégorie du lobbyiste-conseil. Par contre, si un architecte fait des représentations auprès d'une municipalité afin qu'elle fasse appel à sa firme, il fait du lobbyisme d'entreprise. Enfin, si un architecte est à l'emploi d'un organisme à but non lucratif – imaginons un regroupement consacré à l'efficacité énergétique – et qu'il tente de faire changer le Code de construction, par exemple, il devient un lobbyiste d'organisation.

Fait à noter, la notion de « partie importante » incluse dans la définition du lobbyiste d'entreprise et du lobbyiste d'organisation ne s'applique pas au lobbyiste-conseil. En tout temps, le lobbyiste-conseil doit donc s'inscrire au registre, dès lors qu'il cherche à influencer une décision impliquant son client. Précisons qu'un architecte en pratique privée peut être à la fois un lobbyiste-conseil et un lobbyiste d'entreprise, selon les circonstances.

UN REGISTRE ET UN CODE DE DÉONTOLOGIE DE PLUS

L'inscription au registre doit préciser les éléments suivants : les activités de lobbyisme exercées, les personnes, organismes ou municipalités visés et la période concernée. Évitez les déclarations « passe-partout » ou trop évasives qui ne permettent pas de comprendre la situation ou les personnes que le lobbyiste cherche précisément à influencer. Par exemple, il serait pratique d'inscrire tous les employés d'une firme pour une activité de lobbyisme définie de façon générale pour une longue période et visant toutes les municipalités du Québec, mais cela ne respecterait pas l'esprit de la Loi ! L'objectif de celle-ci est que le citoyen, au bout du compte, sache qui cherche à influencer les décisionnaires publics sur quels sujets. Dans la mesure du possible, les activités de lobbyisme doivent être déclarées en amont, avant une rencontre ou une intervention. Cependant, la Loi prévoit le cas de la rencontre fortuite puisque le lobbyiste a 30 jours pour finaliser son inscription à compter de la tenue d'une activité de lobbyisme. À noter : l'architecte inscrit au registre doit appliquer le Code de déontologie des lobbyistes dans le cadre de cette activité.

Déterminer ce qui relève du lobbyisme n'a rien de sorcier : posez-vous régulièrement la question et vous serez sans doute à même d'y répondre. En cas de doute, un outil interactif permettant de s'autoévaluer est disponible sur le site du commissaire au lobbyisme du Québec (www.commissairelobby.qc.ca). Si le doute persiste, il ne faut pas hésiter à appeler au 418-613-1959, poste 11, où la Direction des communications se fait un devoir de répondre avec diligence, dit-elle.

LA LOI DÉCRYPTÉE

Voici les deux articles de la Loi sur la transparence et l'éthique en matière de lobbyisme les plus pertinents pour les architectes.

Article 2. Constituent des activités de lobbyisme au sens de la présente loi toutes les communications orales ou écrites avec un titulaire d'une charge publique en vue d'influencer ou pouvant raisonnablement être considérées, par la personne qui les initie, comme étant susceptibles d'influencer la prise de décisions relativement :

1° à l'élaboration, à la présentation, à la modification ou au rejet d'une proposition législative ou réglementaire, d'une résolution, d'une orientation, d'un programme ou d'un plan d'action;

2° à l'attribution d'un permis, d'une licence, d'un certificat ou d'une autre autorisation;

3° à l'attribution d'un contrat, autrement que dans le cadre d'un appel d'offres public, d'une subvention ou d'un autre avantage pécuniaire, ou à l'attribution d'une autre forme de prestation déterminée par règlement du gouvernement;

4° à la nomination d'un administrateur public au sens de la Loi sur le ministère du Conseil exécutif (chapitre M-30), ou à celle d'un sous-ministre ou d'un autre titulaire d'un emploi visé à l'article 55 de la Loi sur la fonction publique (chapitre F-3.1.1) ou d'un emploi visé à l'article 57 de cette loi.

Le fait, pour un lobbyiste, de convenir pour un tiers d'une entrevue avec le titulaire d'une charge publique est assimilé à une activité de lobbyisme.

Article 3. Sont considérés lobbyistes aux fins de la présente loi les lobbyistes-conseils, les lobbyistes d'entreprise et les lobbyistes d'organisation.

ON ENTEND PAR :

« lobbyiste-conseil », toute personne, salariée ou non, dont l'occupation ou le mandat consiste en tout ou en partie à exercer des activités de lobbyisme pour le compte d'autrui moyennant contrepartie;

« lobbyiste d'entreprise », toute personne dont l'emploi ou la fonction au sein d'une entreprise à but lucratif consiste, pour une partie importante, à exercer des activités de lobbyisme pour le compte de l'entreprise;

« lobbyiste d'organisation », toute personne dont l'emploi ou la fonction consiste, pour une partie importante, à exercer des activités de lobbyisme pour le compte d'une association ou d'un autre groupement à but non lucratif.

Inspirés des yourtes mongoles, les éco-logis sont circulaires et entièrement construits en bois
Photo : Cime Aventures

ÉCOGÎTES

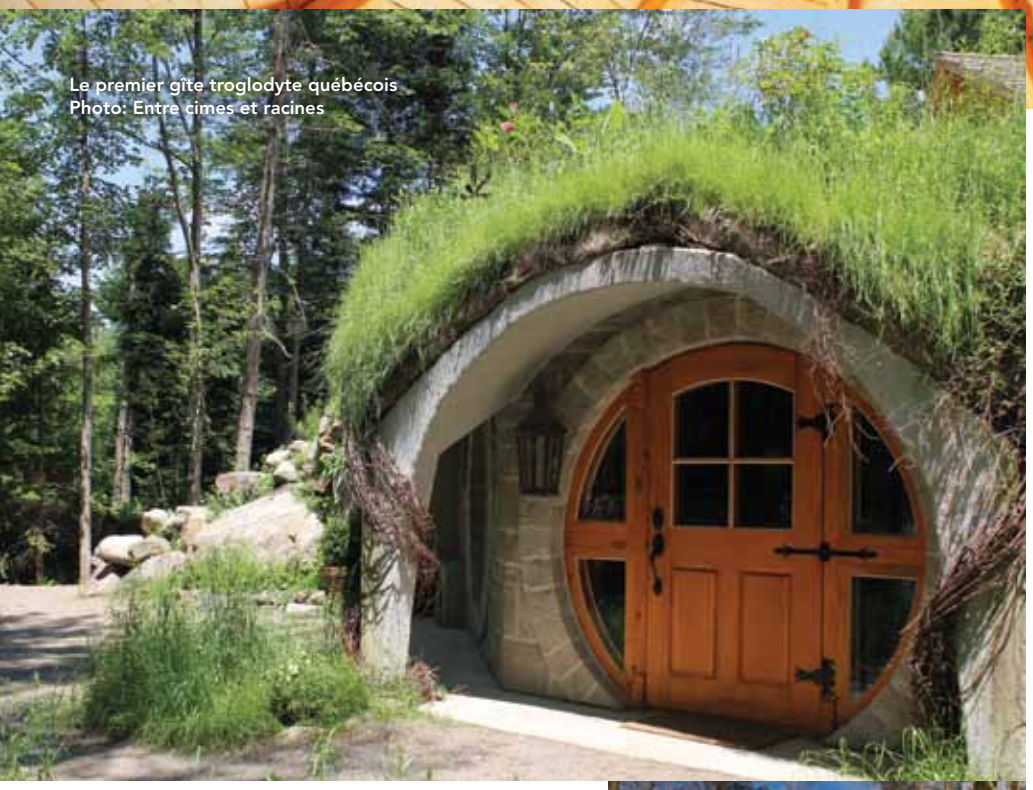
BOÎTES DE NUIT

Maison troglodyte, cabane sur pilotis, refuge dans les arbres, yourte mongole... En matière d'écotourisme, le chalet en bois rond a maintenant de la compétition ! À la fois beaux et écolos, les nouveaux gîtes qui fleurissent dans le paysage québécois présentent un indéniable attrait architectural : le mariage réussi d'un bâtiment et de son environnement.

Rémi Leroux

Gilles Brideau les a baptisées « éco-logis sur pilotis ». Inspirées des yourtes, les cabanes aériennes du domaine Cime Aventures, en Gaspésie, sont perchées à 5 m au-dessus du sol et sont reliées entre elles par un jeu de passerelles suspendues. Circulaires comme les tentes traditionnelles mongoles, les éco-logis mesurent 7 m de diamètre et offrent 4 m de hauteur sous plafond. Au feutre traditionnellement utilisé pour isoler les yourtes, Gilles Brideau, directeur général du domaine, a préféré le bois. Cèdre, épinette, érable et mélèze... les essences utilisées pour la construction sont celles qui composent la forêt gaspésienne que les cabanes surplombent.

Au Québec, le gîte est le nouveau phare des entreprises proposant des services d'hébergement nature. Dans les Cantons de l'Est, la société Entre cimes et racines a ainsi placé la valorisation et la protection de l'environnement au cœur de son projet. Mario Berger, copropriétaire de ce vaste domaine de 70 ha, explique que « les gîtes ont été conçus à partir de la forêt, car c'est elle qui nous fournit les matériaux dont nous avons besoin ». Chaque cabane est adaptée au terrain où elle est bâtie, selon qu'elle est située à proximité d'une rivière, sur une colline où la roche affleure, dans un sous-bois d'épinettes ou au cœur d'une érablière. Refuges, ponts et sentiers façonnent ainsi le décor en tout respect de la biodiversité du milieu.



Le premier gîte troglodyte québécois
Photo: Entre cimes et racines

Entre cimes et racines a également introduit au Québec le concept d'habitat troglodyte, calqué sur le modèle des maisons hobbit imaginées par l'écrivain J.R.R. Tolkien, auteur du *Seigneur des anneaux*. Construit en partie en pierre, « Le Troglo », ainsi qu'il a été baptisé, est un refuge semi-enterré aux ouvertures rondes et à la toiture végétale. L'impact sur la durabilité et le confort du gîte est ici renforcé grâce à la toiture verte qui permet de réduire les variations de température et de favoriser l'inertie thermique. « C'est bien plus facile de chauffer un bâtiment à même le sol », confirme Mario Berger.

Cabane dans les arbres, domaine Au Diable vert
Photo : Rémi Leroux

Au Diable vert, près de Sutton dans les Cantons de l'Est, les gîtes ont trouvé refuge... dans les arbres. Juchées à 3 ou 4 m de hauteur, les cabanes se jouent des troncs et des branches des arbres dans lesquelles elles ont été construites. Dernier-né de la série, le refuge « Capteur de rêve » a été conçu de telle sorte qu'on ne sait plus qui de l'arbre ou de l'habitat soutient l'autre !

L'utilisation du bois comme matière première explique en grande partie l'intérêt que suscitent les écogîtes. « Le bois a de nombreuses particularités, mais la plus importante est sans doute son odeur, estime l'architecte Pierre Thibault. Elle permet de recréer un cocon où l'on se sent bien. Une fin de semaine dans la nature, en forêt, cela revient à étirer le temps. Plus les vies s'accélèrent, plus ces lieux prennent de l'importance, car ils favorisent le ralentissement du temps. Et si, dans ce cadre, l'architecture épouse son environnement, alors la communion avec la nature est encore plus forte. »

DÉTAILS D'ARCHITECTURE

Tous ces projets partagent « un rapport sincère à la nature et une sensibilisation à l'environnement qui répondent aux attentes des consommateurs », analyse Fabien Durif, directeur de l'Observatoire de la consommation responsable. Selon lui, il y a également « quelque chose d'assez tendance dans la conception et le design de ces écogîtes. Ils gardent une dimension ludique, une fonction de détente, mais offrent également un certain confort. Ce sont des arguments qui séduisent les écotouristes d'aujourd'hui. »

Les intérieurs de ces différents hébergements sont toujours aménagés avec goût, avec un évident souci du détail et des finitions. Dans certains éco-logis du domaine Cime Aventures, par exemple, la coupole qui sert de clé de voûte au toit, appelée *tonoo* dans une yourte, est devenue une large ouverture en verre par laquelle le soleil pénètre avec gourmandise. « Il n'y a pas deux éco-logis identiques, assure Gilles Brideau. C'est ce qui crée la magie du site : vous arrivez dans un lieu unique, très fonctionnel et pourtant très différent du standard, avec en plus le sentiment de vous sentir seul dans les bois. »

Les propriétaires du domaine du Rond coin, à Saint-Élie-de-Caxton, ont quant à eux privilégié l'installation d'habitations nomades traditionnelles. Yourte mongole, roulottes gitanes, tente caïdale marocaine et camps de bûcherons canadiens cohabitent pour célébrer la mobilité des peuples à travers le monde. Mais ici comme ailleurs, la démarche reste la même : « Nous proposons de vivre une expérience, explique Keven Gélinas, responsable du domaine. Vivre autre chose et en même temps s'ouvrir à d'autres cultures. »

Pour l'heure, il n'existe pas de certification pour ce type d'hébergement sous nos latitudes, explique Fabien Durif. Mais le Québec pourrait éventuellement s'inspirer de la France, où la qualification Écogîte, attribuée par Gîtes de France, favorise « l'intégration de l'hébergement sur son site et dans son environnement ». Dès lors, la dimension architecturale y occupe une place centrale. Le bâtiment et ses dépendances doivent ainsi s'intégrer dans le paysage bâti et naturel, alors que l'architecture doit « être respectueuse des formes, proportions, matériaux, couleurs du territoire sur lequel elle se trouve ». Voilà des critères auxquels pourraient répondre aisément les gîtes sur pilotis, cabanes dans les arbres et autres habitations troglodytes québécoises.

EN QUÊTE DE NOUVEAUX SOMMETS ?

Véronick Charlebois
Architecte

« Désireuse de mettre à profit mes 10 années d'expérience en pratique privée et d'explorer une autre facette de ma profession, axée sur la gestion de projets, j'ai trouvé en la fonction d'architecte chargée de projets à la SIQ un défi de taille, qui correspond à mes attentes.

En plus de me permettre de couvrir un vaste territoire qui s'étend jusqu'au Grand Nord, mon rôle de « chef d'orchestre » met à profit mon côté artistique, mon souci du design de qualité ainsi que ma grande préoccupation environnementale. J'y actualise mes connaissances et je peux y concilier mes valeurs humaines et professionnelles, notamment lors des nombreuses prises de décision qui caractérisent mon quotidien.

À la SIQ, je suis entourée de collaborateurs compétents et rigoureux. C'est un milieu de travail enrichissant, en lien avec mes intérêts personnels et mes aspirations professionnelles ! »

Important gestionnaire immobilier au Québec, la SIQ vous offre cet environnement de travail à dimension humaine, valorisant l'innovation et la collaboration.

DONNE UN SENS À TA CARRIÈRE

MONTE AVEC NOUS .COM

SIQ SOCIÉTÉ IMMOBILIÈRE DU QUÉBEC
Gestionnaire immobilier du gouvernement du Québec

L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
UN AVENIR À L'HORIZON

Vaste sujet que celui de l'aménagement du territoire ! Tellement, d'ailleurs, que nous y consacrons un congrès en plus de ce numéro d'*Esquisses*. Les enjeux ne manquent pas et ils concernent l'ensemble du territoire. En ville, nous nous demandons quel rôle jouent les promoteurs immobiliers dans le tissage de la trame urbaine. Tout près, l'incontournable densification des milieux périurbains influencera les déplacements de demain… ou ce sont les déplacements qui façonneront nos banlieues de demain. Parfois rattrapé par les banlieues, il y a le monde rural, souvent sacrifié sur l'autel du développement économique.
Et plus loin, dans un Nord que seuls les autochtones osaient habiter, nous nous apprêtons à aller cueillir les ressources du sous-sol fertile. Ce serait dommage de ne voir là que des occasions d'affaires et d'oublier tous nos principes de développement durable. Histoire de se façonner un 21e siècle à la hauteur de nos attentes !

MISE EN ŒUVRE DES PMAD

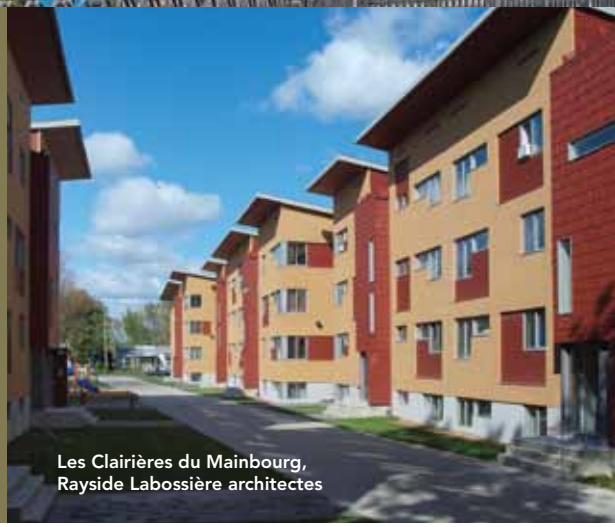
LES JOYAUX DE LA COURONNE

L'adoption des plans métropolitains d'aménagement et de développement (PMAD) de Montréal et de Québec, en décembre dernier, constitue une percée historique en matière d'aménagement urbain au Québec. Voici l'heure de passer du plan aux actes.

Martine Roux

Le Plateau, Montréal
Photo : François Hogue

Boulevard Taschereau
Photo : Ken Marshall



Les Clairières du Mainbourg,
Rayside Labossière architectes

« IL FAUT SORTIR DE NOS ORNIÈRES ET INTRODUIRE DES PRATIQUES INNOVANTES, NOTAMMENT POUR CONSULTER LA POPULATION. »

« On fait ça comment, un TOD ? »

Depuis le début de l'année, le téléphone ne dérougit pas dans le bureau de Massimo Iezzoni, directeur général de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Au bout du fil, des maires démunis devant la nécessité d'orienter 40 % de la croissance démographique projetée d'ici 2031 autour des points d'accès du transport en commun, notamment en prévoyant des quartiers de type TOD (pour *Transit-Oriented Development* ou aménagement axé sur les transports en commun, AATC), l'un des objectifs principaux du nouveau PMAD de Montréal.

Il ne faut pas croire que l'avènement d'un Tim Hortons près d'une tour à condos en bordure d'une gare suffira à transformer le quartier en TOD ! « Il faut trouver une façon d'accompagner les décideurs. La clé du succès des PMAD, c'est le leadership des municipalités. » En premier lieu, l'aménagement du territoire découlera des orientations en matière de transport.

Professeur au Département de géographie, d'aménagement et d'environnement de l'Université Concordia et membre du Groupe interdisciplinaire de recherche sur les banlieues (GIRBa), Pierre Gauthier partage cet avis. Le TOD est l'une des réponses aux impératifs environnementaux de notre époque, soutient-il. La nécessaire réduction de la dépendance aux énergies fossiles – et à l'automobile individuelle – est directement liée à ce nouveau mode d'organisation et de développement du territoire.

« L'idée est de consolider le développement dans les quartiers centraux, qui ont été mis à mal par la construction d'autoroutes urbaines et l'augmentation du nombre de véhicules, ainsi que dans des quartiers plus éloignés, où l'on canaliserait le développement autour des points de chute du transport en commun. Dans les milieux universitaires et institutionnels, il y a un fort consensus pour les approches telles le TOD. »

Manifestement, la population a elle aussi compris le message. Au Québec, jamais audiences publiques n'avaient attiré autant de participants que celles tenues par la CMM avant l'adoption du plan, à l'automne 2011. Le nombre de séances a dû être augmenté de 7 à 17, et les 344 mémoires reçus constituent un record dans les annales de la consultation publique. Tous en conviennent : en ralliant autour du plan 81 maires sur 82, dans une région historiquement déchirée par les guerres de clochers, la CMM a réussi un coup de génie. Même scénario à Québec, où le PMAD a été adopté par l'ensemble des 28 municipalités membres de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ).

Le mot d'ordre, désormais, c'est densité. Si le principe fait l'unanimité, tous ne voient pas la densification du même œil… particulièrement quand elle a lieu dans leur cour arrière. Lors d'un récent colloque sur l'acceptabilité sociale de la densité résidentielle, le président-directeur général de la Société d'habitation du Québec, John MacKay, résumait habilement la question : « Si certains projets de densification sont controversés, c'est qu'ils opposent les valeurs individuelles à l'intérêt collectif. » C'est néanmoins un enjeu d'avenir, poursuivait-il. « Que veut-on laisser à nos enfants : une piscine et un terrain gazonné aux pesticides ? Ou un boisé à distance raisonnable de chez soi ? »

POUR DE VRAI

Mais l'étalement urbain est un navire dont on ne change pas facilement le cap. Comment, d'ici deux ans, amorcer le virage vers les TOD ? Les PMAD de Montréal et de Québec n'en disent pas long sur la question. À Montréal, entre deux appels de maires, Massimo Iezzoni réfléchit et sollicite tout ce qui grouille en matière d'aménagement du territoire. « On travaille sur les outils et les moyens de mettre en œuvre des quartiers durables, dit-il. Avec différents partenaires, on veut lancer une corvée d'habitation TOD. Sous quelle forme ? On ne sait pas encore. Chose certaine, il faut sortir de nos ornières et introduire des pratiques innovantes, notamment pour consulter la population. Il faut que les gens visualisent les projets. Et comme les banlieues croissent plus rapidement que le centre, c'est là qu'il faudra mettre le plus d'efforts pour développer d'autres types de quartiers. »

« Il faut effectivement des projets exemplaires afin que la population saisisse les enjeux des TOD tels qu'ils sont avancés dans les PMAD », renchérit l'architecte et urbaniste Clément Demers, directeur général du Quartier international de Montréal. « Le hic, c'est qu'il y a peu d'exemples probants

« POURQUOI NE PAS PRENDRE LE BOULEVARD TASCHEREAU COMME OBJECTIF DE REQUALIFICATION D'UNE ZONE URBAINE, EN Y GREFFANT NOTAMMENT UN MOYEN DE TRANSPORT COMME LE TRAIN ? »

Mascouche, 1964 et 2010
Photomontage : Gilles Douaire

dans les régions urbaines, à part quelques "TOD en devenir" ici et là dans certaines zones denses près des stations de métro », note-t-il. Mais en milieu périurbain, c'est pire : on a beau avoir placé des stationnements incitatifs autour des gares, ceux-ci n'ont souvent eu pour effet que de repousser encore plus loin la recherche de domiciles, augmentant du même coup le nombre de kilomètres parcourus – en voiture – entre la maison et le travail.

« Historiquement, peu de promoteurs se sont montrés intéressés à densifier à l'extérieur de Montréal, dit-il. Les grands promoteurs restent en milieu urbain, car ils sont capables de faire des produits de qualité dans ce marché, qu'ils maîtrisent. En milieu périurbain, l'industrie du développement immobilier est très fragmentée. Il y a une multitude de petits promoteurs qui n'ont pas les reins assez solides pour réaliser des projets d'une certaine ampleur. »

Il faut trouver le moyen d'inciter les promoteurs des quartiers centraux à s'intéresser au marché périurbain, croit-il. Même si les banlieusards auront des besoins différents des résidents des centres urbains, il est possible de faire des produits qui correspondent à ce marché tout en respectant les densités correspondant à celles du PMAD. « Le meilleur outil de planification urbaine, c'est le contrôle du sol. Dans un monde idéal, si les municipalités avaient la capacité d'acheter ou d'exproprier certains terrains stratégiques, ce serait la meilleure façon de déployer des projets pilotes qui deviendraient exemplaires, permettant ainsi de témoigner de la réussite d'un TOD, autant dans la mise en œuvre que dans l'habitabilité. »

Pour Antonin Labossière, architecte associé chez Rayside Labossière, il est urgent qu'un projet pilote soit réalisé afin qu'on ne se contente pas « de toits verts ou blancs ou de vagues concepts de mixité et de densité pour parler de quartiers verts ou éco-responsables », écrivait-il dans un mémoire présenté lors des audiences publiques de la CMM. Il persiste et signe aujourd'hui, suggérant notamment la reconfiguration du boulevard Taschereau, sur la Rive-Sud de Montréal. « Les problématiques [de densification du territoire] se trouvent surtout dans les premières couronnes, particulièrement dans les zones commerciales se cherchant une nouvelle vocation, dit-il. Pourquoi ne pas prendre le boulevard Taschereau comme objectif de requalification d'une zone urbaine, en y greffant notamment un moyen de transport comme le train ? »

Mais qui donc devrait élaborer les prototypes de TOD ? Il faut peut-être créer un bureau de projets réunissant plusieurs intervenants et professionnels, suggère Antonin Labossière, un peu comme le Quartier international ou la société des Bassins du Havre. « Ça nécessite une volonté politique, mais il faut créer un organisme pratiquement indépendant : celui-ci devrait avoir les coudées franches pour établir des liens avec les acteurs importants de développement du quartier ciblé, autant du public, du parapublic et du privé, avant de réunir les sociétés de transport. »

« Je verrais un groupe-conseil, formé notamment d'architectes et d'urbanistes n'ayant pas d'intérêt potentiel dans le projet, qui amènerait les municipalités à réfléchir à la question », avance Clément Demers. Un comité bénévole ? Un fonds spécial auquel contribueraient les municipalités ? Ça reste à voir. « Le plus dur, c'est de commencer. Après quelques années, ça va aller tout seul. Certains quartiers vont devenir des références, et l'expertise se sera développée à partir des compétences existantes. »

TOUS POUR UN

Chose certaine, un quartier de type TOD ne se conçoit pas en vase clos, selon Pierre Gauthier, lui-même formé en architecture. « Une approche intégrée est le critère du succès. Il faut repenser la mobilité à l'échelle régionale. Il faut changer les pratiques et les mentalités. Ça prend nécessairement des gouvernements qui déploient une approche intégrée. C'est un choix de société. »

Pour l'heure, on en est encore loin. Car les « choix de société » consistent notamment à déployer de plus en plus le réseau autoroutier, rappelle le professeur. « Évidemment, il faut réparer ou remplacer les infrastructures déficientes, mais on continue à construire des échangeurs très importants dans les banlieues (prolongement des autoroutes 25 ou 19, par exemple). Ce sont des ressources qui devraient absolument être canalisées dans le développement des transports collectifs. »

Un exemple des effets pernicieux de cette situation ? Alors qu'une autoroute devrait servir à relier une ville à une autre ville, à une région-ressource ou à un marché extérieur, les autoroutes québécoises sont encombrées de résidents urbains effectuant de courtes navettes entre boulot et dodo : de Verdun au centre-ville de Montréal ou de Charlesbourg à Québec, par exemple. « On construit ou on élargit actuellement des autoroutes qui servent essentiellement à des déplacements intra-urbains, poursuit Pierre Gauthier. Or, les études démontrent clairement que ces clientèles sont beaucoup mieux servies par des réseaux de transport collectif de nouvelle génération (transport roulant électrifié, autobus roulant en site propre, etc.) que par le réseau routier. Le modèle actuel est un non-sens. Il faut concevoir la mobilité de manière globale, car elle est intimement liée au mode d'occupation du territoire. »

Mais pour cela, il faudrait que tout le monde s'y mette. Architectes et urbanistes, mais aussi sociétés de transport, élus, citoyens, promoteurs, autorités régionales et autorités provinciales telles que le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT), le ministère de l'Environnement et le ministère des Transports. Sommes-nous prêts ? Voilà l'autre volet du problème.

« Il y a une culture de la concertation au Québec qui rend possibles les arbitrages démocratiques, dit Pierre Gauthier. Mais ça prend une vision. »

Il faudra aussi vision et courage pour doter les pourtours des communautés métropolitaines de ceintures vertes, comme l'Ordre le suggérait dans son mémoire, afin d'empêcher le suréta-lement urbain vers des régions encore plus éloignées. Pour l'heure, Québec n'a pas donné suite aux craintes exprimées par certains maires au sujet du développement « en saute-mouton » vers des municipalités situées hors du périmètre des communautés métropolitaines telles que Saint-Jérôme, par exemple. Or, seul le MAMROT a l'autorité de protéger les territoires situés au-delà des limites des CMM.

« Dans cinq ans, il ne faudrait pas que des maires qui ont adhéré aux PMAD nous brandissent des statistiques démontrant que les municipalités avoisinantes (hors communautés métropolitaines) ont connu un développement extraordinaire pendant qu'eux y perdaient au change, dit Clément Demers. Ce serait la pire chose qui pourrait arriver ! Le gouvernement pourrait contrôler ce risque. » Outre l'établissement d'une ceinture verte freinant le développement dans les énièmes couronnes, d'autres mesures pourraient être envisagées, selon l'architecte. On pourrait, par exemple, restreindre l'usage gratuit des stationnements incitatifs aux automobilistes dont le code postal correspond à ceux du territoire de la CMM et établir une tarification pour les autres.

Les PMAD sont l'aboutissement d'un formidable travail collectif, annonciateur d'un renouvellement urbain à l'image des enjeux du 21e siècle. Mais leur mise en œuvre semble relever... du miracle. Prions !

Y A-T-IL UN ARCHITECTE DANS LE DÉCOR ?

Les PMAD représentent « l'événement le plus important qui soit arrivé au Québec en matière d'aménagement du territoire dans les 50 dernières années », estime Clément Demers. Et il concerne au premier chef les architectes, qui peuvent énormément contribuer à leur articulation concrète.

« Il faut commencer par prendre pied dans des secteurs où l'on était peu actifs : les milieux périurbains, mais avec une approche urbaine. Collectivement, comme architectes, il faut prendre notre place dans ces nouveaux territoires et investir dans la qualité. »

« Les architectes ont un rôle absolument fondamental à jouer dans le milieu où ils interviennent, insiste Pierre Gauthier. Les impératifs du développement durable nécessitent qu'on interagisse avec un territoire existant et qu'on l'adapte. Ils exigent aussi qu'on imagine de nouvelles façons d'habiter, plus denses, mais en réponse à des besoins qui doivent être articulés en fonction d'une culture locale. » Plus que les urbanistes, les architectes sont en mesure de faire ce travail d'illustration et d'interprétation, pense-t-il. « Les enjeux de notre époque demandent que l'on repense la façon dont on crée les environnements, au moyen d'expertises très pointues. En tant que spécialistes du cadre bâti et de la culture matérielle, les architectes ont tout intérêt à se manifester auprès des villes et des communautés. »

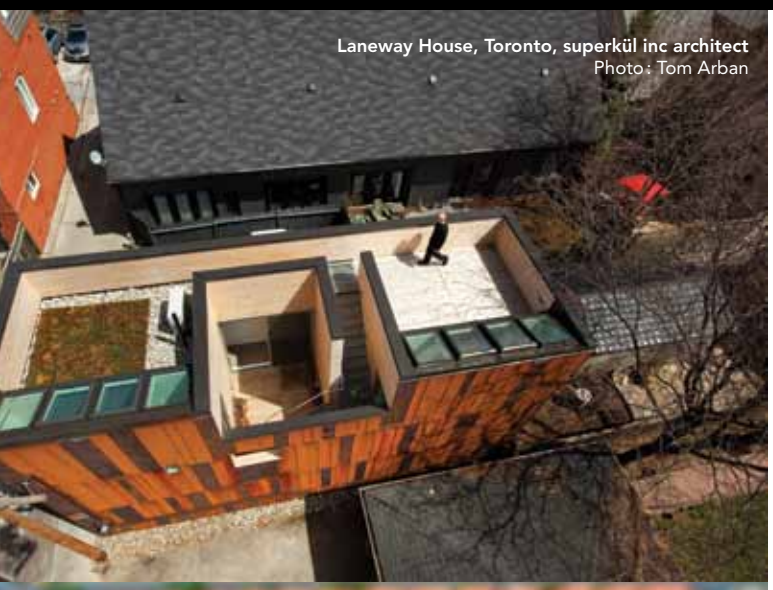
Entre espoir et réalisme, le rôle potentiel des architectes par rapport aux PMAD est immense, croit Antonin Labossière. « Les architectes sont les mieux placés pour avoir une vision d'ensemble, car ils maîtrisent tous les enjeux : cadre bâti et urbanisme, règles et normes, problématiques de transport, densité, réflexions sur l'agrandissement d'un centre-ville ou sur le devenir des couronnes... C'est à nous de provoquer les choses. À la base, on peut faire rêver les gens. » Engagez-vous, qu'ils disaient !

REQUALIFICATIONS URBAINES

RÊVER MIEUX

L'étalement urbain coûte cher, pollue et nous rend malades. Pas étonnant que les anglophones le surnomment désormais le *dumb growth* ! Et si on changeait un peu nos banlieues ?

Corinne Fréchette-Lessard



Laneway House, Toronto, superkül inc architect
Photo : Tom Arban

Photo : Delbz

Depuis la fin de 2011, une vidéo intitulée « Une vision d'avenir pour l'entrée de Varennes » accueille les visiteurs du site Web de cette municipalité de la Rive-Sud de Montréal. En trois minutes, une foule de projets prennent vie au moyen de l'imagerie 3D, sur fond de musique *lounge*. Densification résidentielle, optimisation des espaces vacants, réduction des voies de circulation, réappropriation du centre-ville... Le message est clair : la ville entre dans une nouvelle ère.

« La municipalité n'a plus de zones blanches et est accotée sur ses terres agricoles, explique le maire, Martin Damphousse. Pour poursuivre notre développement, il faut réfléchir autrement. » Les premiers fruits de cette réflexion marquent déjà le paysage. Ainsi, un ensemble d'habitation de 96 condos, sur six étages, est actuellement en construction dans cette ville où les maisons unifamiliales occupent 80 % du territoire. Un petit pas vers l'un des objectifs du plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), qui vise à orienter 40 % des nouveaux ménages dans des quartiers denses de type TOD (pour *Transit-Oriented Development*, soit l'aménagement axé sur le transport en commun, AATC). « Si on ne s'y prépare pas maintenant, on va manquer le bateau. »

C'est une situation avec laquelle une foule d'autres élus municipaux de la province doivent composer. À l'heure du développement durable, l'étalement urbain qui prévaut depuis une soixantaine d'années ne tient plus la route. Les autorités tentent désormais d'y mettre un frein, comme en font foi notamment les nouveaux PMAD des communautés métropolitaines de Montréal et de Québec. (Voir « Y a-t-il un architecte dans le décor ? » page 23.) Objectif : réduire notre dépendance à la voiture en faisant de nos villes des milieux de vie plus denses, à usage mixte et bien desservis par les transports en commun. Tout un contrat !

VM Housing, Copenhague, BIG et JDS
Photo : seier + seier

CETTE MIXITÉ DES USAGES EST L'UNE DES CLÉS DE LA DIMINUTION DE L'UTILISATION DE LA VOITURE.

REBÂTIR LA BANLIEUE SUR ELLE-MÊME

C'est que les temps ont bien changé depuis la création des premières banlieues, après la Deuxième Guerre mondiale. Autrefois synonyme de liberté, le modèle du « tout à l'auto » est aujourd'hui en partie responsable de graves problèmes comme les changements climatiques et l'obésité chez les jeunes. Monofonctionnelle et axée sur la maison unifamiliale, la banlieue convient aussi de moins en moins à une partie de ses habitants : les baby-boomers qui vieillissent.

La hausse du prix de l'essence exerce une pression financière importante sur ceux dont la mobilité repose entièrement sur l'automobile. Sans parler des coûts astronomiques pour les gouvernements et municipalités. Pas facile d'assumer les charges liées à la construction et à l'entretien des infrastructures publiques (routes, aqueducs, etc.) avec seulement neuf logements par hectare, soit la densité habituelle dans les banlieues québécoises. « Ce modèle est partiellement responsable de la faillite actuelle des gouvernements », affirme Alexandre Turgeon, fondateur et président exécutif de Vivre en Ville, organisme qui milite pour un développement viable. Construire un quartier traditionnel de maisons unifamiliales coûte près de 10 fois plus cher que de faire un écoquartier, selon ses estimations.

TRANSFORMATION EXTRÊME

L'heure est donc à la requalification. Mais par où commencer ? « Politiquement, il est plus facile de s'attaquer aux quartiers commerciaux. Personne ne s'oppose à la transformation d'un espace commercial mort ou en déclin », affirme Ellen Dunham-Jones, architecte américaine et coauteure de *Retrofitting Suburbia: Urban Design Solutions for Redesigning Suburbs*.

Et ces espaces commerciaux en déclin sont légion. Aux États-Unis, le site Web deadmalls.com en recense plus de 400. Vétustes, ils subissent la concurrence de centres plus gros, plus neufs. Certains sont convertis en centres d'artistes ou en cliniques médicales. D'autres sont carrément retournés à l'état naturel. « Dans les endroits où le marché est faible, transformer un espace commercial sous-performant en parc ou en milieu humide peut rehausser la valeur des propriétés environnantes, stimulant du coup le réaménagement urbain », raconte Ellen Dunham-Jones.

Même quand les affaires sont bonnes, les artères commerciales peuvent être revampées. Ken Greenberg, architecte et urbaniste installé à Toronto, consacre désormais la moitié de ses énergies à intervenir dans les municipalités de banlieue. « On réduit les voies consacrées à la circulation automobile, on crée des pistes cyclables et on fait un traitement du paysage. Le long de l'artère, là où il y a des stationnements, on érige des commerces avec des façades sur les trottoirs et d'autres usages – bureaux ou résidences – aux étages. Bref, on amène un peu de ville en banlieue », illustre-t-il.

Cette mixité des usages est l'une des clés de la diminution de l'utilisation de la voiture. Le boulevard Taschereau, sur la Rive-Sud de Montréal, serait un excellent candidat pour ce genre de transformation extrême, selon Alexandre Turgeon.

Au-delà du développement immobilier, il faut aussi s'attarder aux espaces publics, croit Geneviève Vachon, architecte et professeure titulaire à l'École d'architecture de l'Université Laval. « Les parcs et lieux d'échange peuvent être très structurants et donner une identité aux quartiers. » Les occasions d'agir sont nombreuses. « Nos villes regorgent de terrains en friche dont on ne soupçonne pas le potentiel », ajoute-t-elle.

PAS DANS MA COUR

Requalifier les quartiers résidentiels est une autre paire de manches. Après les vêtements, la maison est le bien avec lequel on entretient la relation la plus intime, poursuit Geneviève Vachon. « Il faut y intervenir avec beaucoup de doigté et éviter d'irriter les résidents avec des bâtiments qui détonnent. »

La densification douce y est tout de même possible. Par exemple, la Ville de Vancouver autorise depuis quelques années la construction de *laneway houses* – de petites habitations qui donnent sur la ruelle, derrière les maisons unifamiliales – à condition qu'elles ne soient pas vendues, mais demeurent en location.

Au Québec, les vieux bungalows possèdent souvent un stationnement assez profond pour deux ou trois voitures. « On pourrait ajouter un logement au fond, à même la cour, ou un étage au bungalow », explique

Quartier Linked Hybrid, Beijing, Chine, Steven Holl Architects
Photo : Iwan Baan

FAIS-MOI PEUR

Que craint la population quand elle entend l'expression « densification résidentielle » ?

À l'occasion d'une conférence sur l'acceptabilité sociale de la densification résidentielle, organisée par la Société d'habitation du Québec en février dernier, Caroline Houde, urbaniste à la Ville de Québec, a dressé un portrait des principaux irritants. Les voici :

- La rupture du paysage urbain
- La compromission de la pérennité du milieu
- L'accroissement du nombre d'unités
- Les hauteurs et gabarits disproportionnés par rapport aux voisins
- La réduction des espaces verts (perte des arbres matures), de l'intimité et de la lumière
- La qualité inégale des aménagements
- La typologie architecturale différente

(C.F.-L.)

Suter Brook Village, Port Moody, Colombie-Britannique, Lawrence Doyle Young + Wright Architects [Groupe IBI]
Photo : Adrimcm

Geneviève Vachon. Une façon pour les propriétaires de loger leurs parents vieillissants, par exemple. « Le ministère de la Santé mise sur le maintien à domicile des personnes âgées. Mais pour y arriver, il faut des maisons adaptées. »

En prime, comme ces habitations sont à peu près toutes conçues sur le même modèle, les solutions pourraient facilement être répliquées. « Évidemment, l'idée n'est pas de modifier chaque maison de chaque quartier, mais de permettre à ceux qui le désirent de le faire et, peut-être, de leur accorder une aide financière », dit-elle. Or, jusqu'à récemment, dans plusieurs villes, les règlements de zonage interdisaient ce genre de pratique.

MOUVEMENT DE MASSE

Le transport en commun est la pierre d'assise de la transformation de la banlieue. (Voir « Déplacer les montagnes », page 28.) « Pour convaincre les gens de délaisser leur voiture, il faut une desserte toutes les 10 minutes en dehors des heures de pointe, explique Alexandre Turgeon. Si ton horaire de la journée est foutu quand tu manques ton autobus, c'est peine perdue. »

Or, l'implantation d'un réseau performant et structurant est un défi énorme qui demande une vision d'aménagement à grande échelle ainsi qu'à long terme. Sinon, on se bute au paradoxe de l'œuf ou de la poule : pour que le transport en commun soit rentable, il faut une certaine densité, mais pour produire de la densité, il faut du transport en commun. En plus, la mobilité et les déplacements sont complexes. « Les distances sont grandes entre la maison, le travail, l'école, l'ex avec qui on partage la garde des enfants, illustre Geneviève Vachon. Mais les banlieues sont construites pour l'auto, avec des rues en spaghetti, pleines de culs-de-sac, difficiles à desservir en autobus. »

Le changement s'opère lentement. « On commence enfin à penser l'aménagement du territoire et le transport en commun ensemble », observe Ken Greenberg. Mais pour Alexandre Turgeon, il y a encore loin de la coupe aux lèvres : « Le gouvernement doit cesser de dire qu'il n'a pas les moyens d'investir dans le transport en commun pendant qu'il accorde des milliards à de mauvais projets d'élargissement d'autoroutes ou d'augmentation de la capacité de passage sous des viaducs. »

GRAND ÉCART

Malgré ses ratés, la banlieue conserve son pouvoir d'attraction et la maison unifamiliale incarne encore le rêve pour plusieurs. L'écart entre les désirs individuels et le bien commun peut-il être comblé ?

« On est dans une période de transition, croit Ken Greenberg. De plus en plus de gens veulent vivre en ville, même si ça reste un petit segment du marché. Et je connais beaucoup de jeunes qui se vantent de ne pas posséder de voiture. »

Sauf que ce mode de vie ne convient pas à tout le monde. « Certains vont toujours privilégier un habitat unifamilial dans un milieu peu dense, dit Geneviève Vachon. Pour d'autres, le type d'habitation importe moins que l'emplacement et la proximité des services et des transports en commun. » Comprendre ces choix et les facteurs qui les influencent est primordial pour proposer des solutions qui peuvent plaire. Sa collègue Carole Després, du Groupe interdisciplinaire de recherche sur la banlieue de l'Université Laval, travaille d'ailleurs actuellement à brosser différents profils des préférences résidentielles.

Il faut aussi mettre les citoyens dans le coup, au-delà de la simple consultation. « Il faut viser l'aménagement participatif, croit Geneviève

Vachon, impliquer tous les acteurs comme les résidents, les commerçants, les promoteurs, les élus, la commission scolaire afin de concilier leurs intérêts.» Il s'agit d'une démarche longue et complexe, mais qui permet néanmoins de jeter une lumière collective sur les interventions et de prendre en compte les dynamiques particulières de chaque milieu. « Il n'y a pas de recette qu'on peut appliquer à tous les quartiers », ajoute-t-elle.

Pour Alexandre Turgeon, le défi n'est pas de convaincre les Québécois de tourner le dos à la maison unifamiliale, mais d'offrir une autre option qui soit de qualité. « On fait beaucoup de densité poche au Québec. Les "blocs appartements" mal conçus, mal insonorisés, entourés de stationnement, érigés en bordure d'autoroute entre Sept-Îles et Rouyn-Noranda et donc sans aucun service à proximité en sont un bel exemple.» Le fait qu'ils trouvent quand même preneurs prouve qu'il existe une demande pour autre chose que la maison unifamiliale. C'est ce que montre aussi la valeur sans cesse croissante des propriétés dans les quartiers urbains centraux comme le Plateau-Mont-Royal ou Limoilou.

Turgeon rêve d'écoquartiers à l'européenne comme Vauban, en Allemagne : à mi-chemin entre la banlieue traditionnelle et les quartiers centraux, avec des typologies d'habitations variées, des espaces communs de qualité et une circulation automobile limitée pour redonner les rues aux enfants. « Cette qualité de vie n'est pas encore offerte aux Québécois. Si elle l'était demain matin, ça se vendrait tout seul », croit-il. D'où l'importance d'une architecture et d'un design urbain audacieux et innovants. Place à la banlieue réinventée.

QUARTIERS FANTÔMES

Les banlieues sont-elles en voie de devenir les prochains quartiers défavorisés ?

En 2008, la crise des prêts hypothécaires à haut risque a porté un coup dur à la banlieue américaine. Cette année-là, quelque 900 000 propriétés ont été saisies (les fameuses *foreclosures*), créant des quartiers à moitié abandonnés, occupés par des sans-abri. C'est ce qui a fait dire au magazine *The Atlantic Monthly* que les banlieues risquaient de devenir les nouveaux quartiers défavorisés, à l'image des centres-villes des années 1960 et 1970. Un processus déjà amorcé avant la crise, avec l'embourgeoisement des zones urbaines.

De notre côté de la frontière, cette crise n'a pas eu lieu. Mais au fur et à mesure que le prix de l'essence monte, la possibilité que le coût de la vie en banlieue soit éventuellement trop élevé et que certaines d'entre elles se vident devient bien réelle, selon l'architecte et urbaniste Ken Greenberg.

La menace pèse aussi sur les banlieues plus anciennes, construites dans les années 1950 et 1960. « Elles ne sont pas au goût du jour : les bungalows sont petits et les équipements publics vieillissent, dit Geneviève Vachon, architecte et professeure titulaire à l'École d'architecture de l'Université Laval. Or, vu notre croissance démographique, si on continue de s'étaler loin en périphérie, on risque un effet de vases communicants. Les banlieues plus âgées vont se vider au profit des plus récentes.» Les premières couronnes deviendraient alors les nouveaux trous de beigne.

Pourtant, ces communautés ont beaucoup de potentiel. « Elles sont pratiquement en ville tellement elles sont proches, poursuit-elle. Souvent, ce sont d'anciens villages, et les traces du noyau villageois leur donnent de la personnalité. Et elles sont légèrement mieux desservies par les transports en commun.» C'est déjà ça de pris ! (C.F.-L.)

Le quartier Vauban de Fribourg, Allemagne
Photo : Nicolas Arnaud

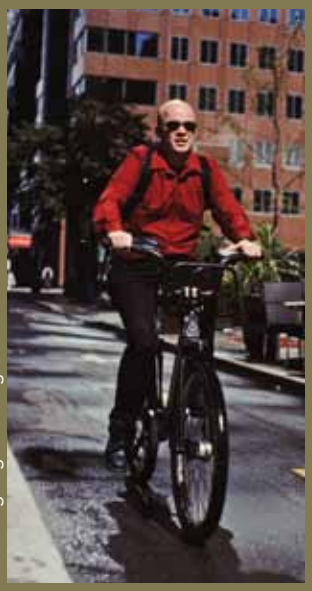


Photo : Ageing Accozzaglia

MOBILITÉ

DÉPLACER DES MONTAGNES

Impossible de parler d'aménagement du territoire sans aborder l'épineuse question de la mobilité. Dans une ville idéale, comment concilier transports collectifs et individuels tout en se débarrassant des inconvénients liés à l'automobile ?

Alain Hochereau

Qu'ont en commun l'hôpital Charles-Lemoyne, Astral, la SAQ et Pfizer ? Ces employeurs ont tous adhéré au programme Allégo, une initiative de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) visant à inciter les résidents du grand Montréal à utiliser le transport collectif pour aller travailler.

Le principe est simple : en collaboration avec les sociétés de transport, Bixi et Communauto, l'AMT offre des rabais substantiels sur les titres de transport à l'employé qui adhère au programme sur une période de 12 mois. Pour sa part, l'employeur bonifie le rabais consenti (d'un montant entièrement déductible d'impôt), fournit les titres de transport au bureau et s'engage à offrir un retour à domicile en cas d'urgence. C'est une formule gagnante qui permet en outre aux employeurs d'attirer des employés et de les retenir.

C'est là l'une des nombreuses initiatives au Québec visant à populariser les transports collectifs, comme celles des six Centres de gestion des déplacements. Au-delà des enjeux de développement durable, le déploiement des transports collectifs et actifs est désormais perçu comme un vecteur d'aménagement des villes, redéfinissant notre conception de l'espace urbain. C'est d'ailleurs dans ce sens qu'ont été élaborés récemment les deux plans métropolitains d'aménagement et de développement (PMAD) de Québec et de Montréal.

MÉNAGER NOS TRANSPORTS

Concrètement, dans quelle mesure les transports permettent-ils de résoudre les problèmes inhérents à l'étalement urbain ? Et quelle en serait la forme la mieux adaptée à la culture québécoise ? Car, malgré les bonnes initiatives de certains acteurs, le Québec part de loin pour réinventer l'aménagement de son territoire en fonction des transports collectifs et actifs. Renoncer au tout à l'auto, modèle qui prévaut depuis l'après-guerre, et endiguer l'étalement urbain qui en a découlé posent des défis complexes.

Les villes québécoises pourraient s'inspirer de nombreux exemples dans le monde. Dès 1974, l'agglomération brésilienne de Curitiba appliquait les principes du *Transit-Oriented Development* (TOD, soit l'aménagement axé sur le transport en commun, AATC), en densifiant son tissu urbain le long d'axes définis par un réseau révolutionnaire de bus rapides. Peu après, aux Pays-Bas, l'adoption des principes de la ville compacte (ou *Smart Growth*) s'est accompagnée d'un développement des transports en commun et actifs. Centres-villes et banlieues y sont aujourd'hui facilement accessibles sans voiture. « Les pays scandinaves, les Pays-Bas et l'Allemagne font partie des pays qui ont su le mieux limiter leur étalement urbain », remarque Marius Thériault, professeur à l'École supérieure d'aménagement du territoire et de développement régional (ÉSAD) de l'Université Laval.

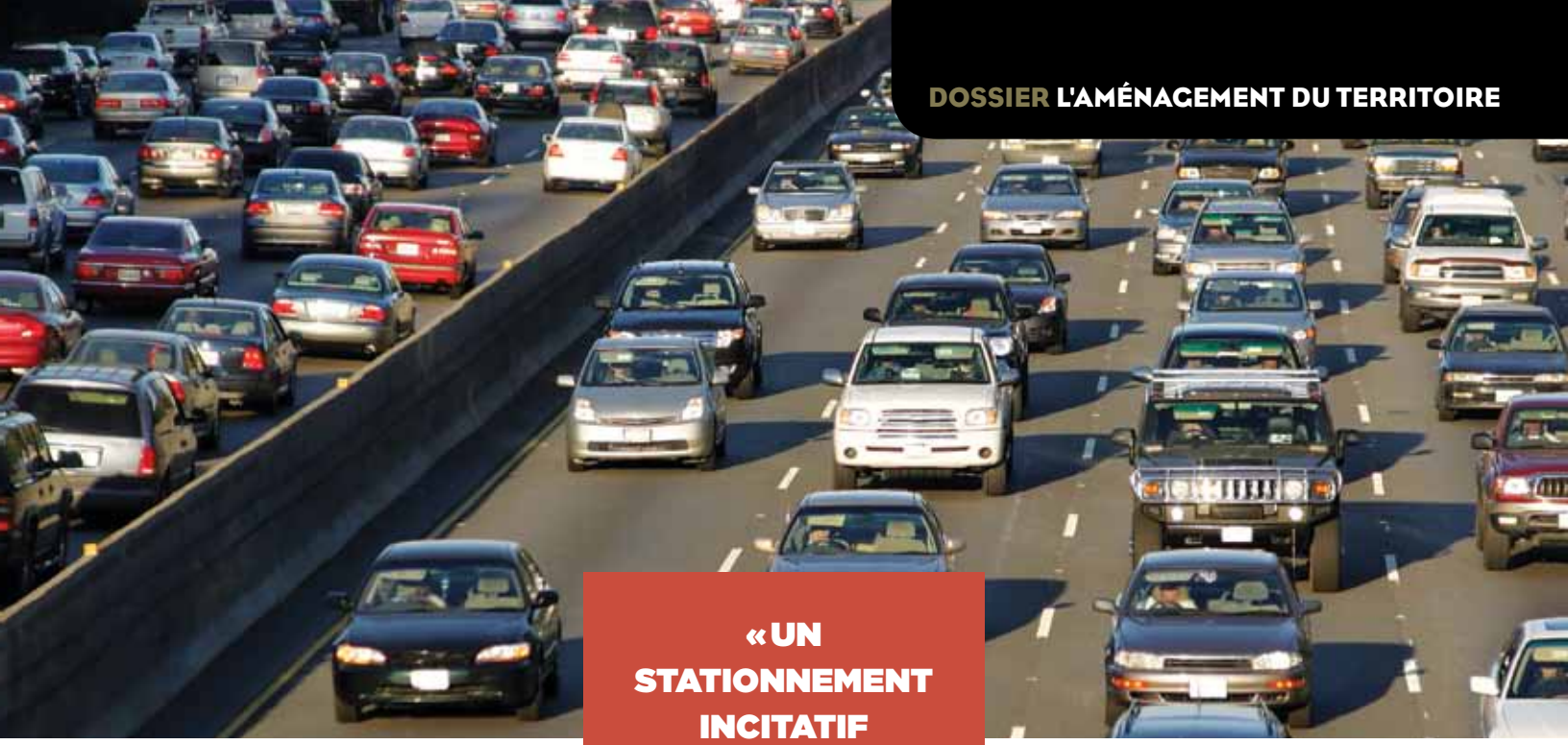
À la fin des années 1980, les Français réinventaient l'utilisation du tramway en en faisant un outil de design urbain. Dans les années 1990, la ville de Portland, en Oregon, a mis en place une planification urbaine rigoureuse pour imposer les transports collectifs et une forte densification du tissu urbain.

RÉVEIL COLLECTIF ?

On observe aujourd'hui une remontée notable de la part modale des transports collectifs et actifs. « Dans les pays scandinaves, en termes d'utilisation, l'automobile arrive souvent en troisième position derrière la marche et le vélo », rapporte Marius Thériault.

Au Québec, les transports collectifs et actifs gagnent aussi en popularité : entre 2003 et 2008, l'AMT note une hausse de 15 % des déplacements en transport en commun et de 10 % des déplacements non motorisés aux heures de pointe, selon son enquête Origine-Destination 2008. Même si la part modale des transports collectifs reste encore relativement modeste (17 % pour Montréal et 7 % à Québec sur une base journalière), on note que sa récente augmentation met fin à un mouvement à la baisse depuis les années 1980. Quant aux transports actifs, leur part augmente de façon exponentielle au fur et à mesure que l'on se rapproche du centre : 12 % pour la région métropolitaine de Montréal, 20 % au centre et même 32 % au centre-ville, toujours selon l'AMT.

Depuis une dizaine d'années, un autre phénomène modifie la ville : le partage de véhicules, qui touche autant les voitures que les vélos. Né en



« UN STATIONNEMENT INCITATIF ET UNE GARE NE SONT PAS SUFFISANTS POUR CONSTRUIRE UN MILIEU DE VIE. »

Suisse à la fin des années 1980, l'autopartage comptait l'an dernier 640 000 membres en Amérique du Nord. Parallèlement aux entreprises comme Zipcar et Communauto, qui ont leur propre flotte de véhicules, on voit aussi apparaître aux États-Unis un nouveau système d'autopartage qui permet à de simples propriétaires de louer leur voiture à des particuliers (RelayRides, JustShareIt). À Paris, un nouveau système d'autopartage, Autolib', utilise des voitures électriques.

Le vélo n'est pas en reste : après l'engouement pour les Bycyklen, Vélib' et autres Bixi de ce monde, San Francisco sera la première ville américaine à se doter prochainement d'un parc de bicyclettes électriques en libre service.

RÉDUIRE L'UTILISATION DE L'AUTOMOBILE

Malgré l'amélioration notable des transports actifs et collectifs, le poids de l'automobile dans les déplacements au Québec reste écrasant : 63 % à Montréal et 70 % à Québec aux heures de pointe. Ce poids augmente même en valeur absolue à Québec (et ne baisse que de 0,2 % par an à Montréal) ! La réduction de l'importance de l'automobile passe logiquement par un contrôle de l'étalement urbain. L'adoption des PMAD de Montréal et de Québec, à la fin de 2011, constitue « un premier pas en avant, qui montre une volonté de mieux intégrer aménagement et transports », constate Paul Lewis, professeur titulaire à l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal.

Un premier pas timide, croit pour sa part le directeur général de Vivre en Ville, Christian Savard. S'il reconnaît l'intérêt de l'adoption des principes du TOD, il s'inquiète du manque d'ambition du PMAD de Montréal en matière d'aménagement urbain et de densification. Ainsi, en dehors de la partie centrale de l'île, les seuils minimum de densité prévus dans le plan sont inférieurs à ceux nécessaires à la rentabilité d'un service de transport en commun (37,5 log/ha selon la Société canadienne d'hypothèques et de logement).

« Si les PMAD ont opté pour des densités dites douces, c'est aussi pour prendre en compte la réalité de la société québécoise, nuance Marius Thériault. La notion de densité a toujours mauvaise presse auprès de la population, et évoque des tours d'habitation entourées de stationnement. » Dans le même ordre d'idée, le PMAD de Québec prévoit « timidement » de « doubler » la part modale du transport en commun d'ici 2031, alors qu'elle n'est aujourd'hui que de 10 % aux heures de pointe.

DU PLAN À L'APPLICATION

« Si le parti pris de l'automobile est bel et bien remis en question et que l'on accepte désormais l'idée de développer les transports alternatifs à l'automobile, on en est encore à l'étape de la prise de conscience et de l'énoncé d'intention. Pas à son application », résume le professeur de l'ÉSAD.

Selon Paul Lewis, « alors que l'on a manifestement sous-estimé le coût réel des investissements nécessaires à la réalisation du PMAD de Montréal, on sait d'ores et déjà qu'on n'aura même pas le financement pour réaliser tous les projets prévus d'ici 2014 ». D'ailleurs, le ministre des Finances du Québec, Raymond Bachand, a déclaré en mars dernier qu'il n'y aurait aucune aide provinciale d'ici cinq ans pour financer les projets de tramway à Montréal et à Québec, constate-t-il. Pourtant, « on continue de dépenser chaque année un milliard de dollars pour développer le réseau autoroutier », regrette Catherine Boisclair, présidente de l'organisme Accès transports viables.

Le développement des transports collectifs et actifs demande de repenser la façon de concevoir l'espace urbain et l'utilisation des transports publics. Par exemple, dans le PMAD de la région métropolitaine, les abords de la gare de Saint-Hilaire sont définis comme une zone TOD, alors que le secteur est entièrement dépendant de l'automobile. « Il faut mieux définir la notion de TOD, suggère Christian Savard. Un stationnement incitatif et une gare ne sont pas suffisants pour construire un milieu de vie. Par ailleurs, il faudrait affiner la notion de densité, en parlant de densité d'activités

AILLEURS DANS LE MONDE, CERTAINES VILLES ONT PRIS LES GRANDS MOYENS POUR FREINER L'ÉTALEMENT URBAIN ET PROPOSER DES SOLUTIONS DE TRANSPORT DURABLES

Photo : Thomas Locke Hobbs

CURITIBA : UN TOD ABORDABLE

Cité en exemple à travers le monde et reproduit dans plusieurs villes (Los Angeles, Séoul, Bogota), le réseau de bus rapides de Curitiba a les avantages du métro, tout en étant beaucoup plus économique. Ses 2100 bus circulent sur un maillage dense de 385 lignes (dont plusieurs en site propre), ponctuées de 351 arrêts cylindriques novateurs qui accélèrent le transit des passagers. Ce système rapide par bus (SRB) est intégré à une stratégie d'aménagement visant à rendre les transports en commun aussi accessibles que rentables, par la densification du tissu urbain le long des lignes de bus, l'implantation de commerces et de services publics à proximité des terminaux et l'aménagement de rues piétonnes et de pistes cyclables. Aujourd'hui, 85 % des trois millions d'habitants que compte la ville empruntent les transports en commun.

Photo : Alexandre Prévot

STRASBOURG : LE « NOUVEAU TRAMWAY » COMME OUTIL DE DESIGN URBAIN

Le retour du tramway en France au milieu des années 1980 expérimente l'utilisation du transport en commun comme outil de design urbain. L'objectif n'est plus simplement d'améliorer l'offre de service, mais de requalifier l'espace urbain au détriment de la voiture. Circulant en site propre, bénéficiant d'aménagements paysagers et d'un design spécifique, le nouveau tramway permet d'embellir la ville et de participer à la construction d'une identité urbaine forte favorisant l'amélioration de la qualité de vie, l'utilisation des transports actifs et collectifs, et le redéveloppement immobilier. Strasbourg, qui a inauguré son tramway en 1994, est la seule ville française à avoir interdit définitivement l'automobile dans son centre-ville.

Photo : Dennis Tsang

VANCOUVER : LA VILLE LA PLUS DENSE AU CANADA

Grâce à un développement urbain visant à protéger ses zones vertes et agricoles, Vancouver est devenue la ville la plus dense au Canada (5249 habitants/km^2 en 2011 selon Statistique Canada, contre 4517 pour Montréal, 4149 pour Toronto et 1138 pour Québec). Depuis 1998, la ville s'est dotée d'une agence gouvernementale de transport indépendante, Translink, qui est responsable non seulement du développement des transports, mais aussi du réseau principal de routes, de ponts et de pistes cyclables. Cette stratégie intégrée des transports permet à Translink d'adopter une vision globale pour son plan de transport 2011-2021. Outre l'expansion du SkyTrain, le système léger sur rail automatisé et aérien inauguré en 1986, Translink prévoit des investissements dans son réseau de bus et de Seabus, ainsi que dans celui des pistes cyclables. Son objectif est de faire passer la part modale des transports en commun de 12,6 % (en 2008) à 17 % d'ici 2020 et 22 % en 2030. Le poids du vélo est projeté à 8 % ou 10 % des déplacements en 2040 (1,5 % aujourd'hui).

humaines – comme dans le PMAD de Québec –, prenant en compte le nombre d'habitants, d'emplois et d'étudiants par hectare. »

PIÈCES D'IDENTITÉ

S'il est nécessaire de lier transport et aménagement, il ne faut pas pour autant subordonner l'un à l'autre, estime Marius Thériault. « On ne développera pas les transports pour améliorer l'urbanisme et on ne contraindra pas l'urbanisme au transport sans conséquence négative. Plutôt que d'imposer un modèle unique, il faut mettre de l'avant une démarche inductive par rapport à l'existant. »

Or, dans une récente enquête sur les migrations périurbaines à Québec, Carole Després, professeure titulaire de l'École d'architecture de l'Université Laval, constate que les Québécois s'installent en banlieue non pas pour des raisons économiques, mais pour une question d'identité territoriale. « Corollaire d'un étalement urbain que l'on a construit depuis les années 1950, la plupart des gens sont nés en banlieue et veulent donc retrouver un milieu de vie à faible densité qu'ils considèrent comme plus convivial et plus sain que la ville. » D'ailleurs, selon l'enquête Origine-Destination 2008 de l'AMT, les couronnes sud et nord de Montréal connaissent une croissance quatre fois supérieure à celle de l'île.

Dans ces circonstances, l'imposition d'une forte densité autour d'un axe de transport relève de l'utopie. Comme le fait remarquer Paul Lewis, « une croissance de type *Smart Growth* ne veut pas dire moins de voitures », à l'instar de Portland (voir ci-contre). Il n'est pas non plus souhaitable de revendiquer un modèle unique de réseau de transport reliant principalement les banlieues à la métropole. Comme l'explique Marie-Hélène Vandersmissen, professeure et directrice du Centre d'aménagement et de développement de l'Université Laval, « outre les logements, ce sont la restauration, les commerces, d'importants centres commerciaux et même les emplois qui se sont installés en banlieue. Ce phénomène d'exurbanisation globale a entraîné une augmentation des déplacements de banlieue à banlieue ».

Pour sa part, Marius Thériault avance qu'« une ville efficiente, dotée de transports performants, est celle dont la population apprend à réduire sa mobilité. Car, si on réduit la demande en transport, on réduit d'autant les coûts d'infrastructure ». Dans le même ordre d'idées, Carole Després suggère l'adoption de principes de chrono-urbanisme. « Il faut désynchroniser les horaires pour éviter les heures de pointe, développer le télétravail, rendre les écoles de banlieue plus attractives. »

Chose certaine, bien que l'étalement urbain ne soit plus viable, le modèle fait partie de l'équation nord-américaine. En conséquence, l'aménagement des villes doit intégrer plusieurs modes de transport. Tout un contrat pour les concepteurs de l'espace urbain !

DÉVELOPPEMENT URBAIN

C'EST PAS MOI, C'EST L'AUTRE

Citoyens, promoteurs, élus : chacun accuse l'autre d'influencer l'aménagement urbain dans son intérêt. Mais le rapport de force qui préside aux décisions est-il vraiment déséquilibré ?

Hélène Lefranc

« Nos quartiers ne sont pas à vendre », clamait l'affiche qui invitait à une assemblée d'information sur la prolifération des condos dans les quartiers montréalais de Parc-Extension, la Petite-Patrie et Villeray. Tenu en mars par la Coalition Marconi-Beaumont, l'événement a vite atteint la capacité maximale du café qui l'accueillait. Dépassés par l'affluence, les organisateurs ont dû refouler des participants !

La coalition s'est constituée en vue de la consultation sur le Programme particulier d'urbanisme (PPU) du secteur Marconi-Beaumont. Alors que le logement est devenu un enjeu crucial dans les villes (voir « Pourquoi le logement focalise l'attention ? », page 32), les citoyens visent notamment la conservation de terrains pour le logement social et familial dans cette zone aussi appelée « Mile-Ex ». Déçus du changement de vocation de l'ancien Institut des sourds et muets, boulevard Saint-Laurent – le promoteur a pu reconvertir ce bâtiment patrimonial en condos de luxe tout en se libérant, contre un chèque de 400 000 $, de l'obligation d'y inclure 15 % de logements sociaux –, ces citoyens ont décidé de resserrer les rangs.

Sasha Dyck fait partie de la Coalition : « J'ai grandi et vécu 20 ans dans le quartier voisin, qui a subi une gentrification sauvage au cours des dernières années. Je veux éviter le même phénomène dans Parc-Extension alors que 3000 personnes attendent un logement social. » Il aimerait y voir pousser des HLM, des coopératives d'habitation ou des plex en copropriété où plusieurs familles contribuent à payer l'hypothèque. Bien que l'embourgeoisement du quartier soit sans doute inévitable, pense-t-il, les décisions d'aménagement urbain doivent être mieux encadrées, afin de refléter les besoins et les valeurs de la population. Or actuellement, « celui qui décide est celui qui peut faire le plus gros chèque ».

CHERS REVENUS FONCIERS

Tout près de là, le projet de campus de l'Université de Montréal, sur le site de l'ancienne gare de triage d'Outremont, renforce sa perception. « On va bâtir 25 immeubles de condos haut de gamme pour aider à financer le campus. Les promoteurs sont contents ! » ironise le citoyen. Même si le projet est situé à 40 m des limites de leur quartier, les résidents de Parc-Extension ont été exclus de la consultation. Résultat : Outremont obtient des espaces verts, Parc-Extension hérite de la voie ferrée et, éventuellement, d'une traversée piétonnière saisonnière menant non pas au campus, mais à la cour de la voirie municipale.

On peut comprendre que certains citoyens digèrent mal que la Ville ne profite pas de ce type de projet pour désenclaver et mieux aménager. Toutefois, il ne faut pas pour autant voir là un complot, explique l'économiste et urbaniste François Des Rosiers, enseignant en gestion immobilière à l'Université Laval : « Les villes cherchent le moyen de s'en sortir, il n'y a rien de mal à ça. La seule solution pour maintenir à flot les finances locales et ne pas couper dans les services est de faire grossir l'assiette foncière. Tant que la demande de condos se maintiendra, les élus vont prêter une oreille attentive aux promoteurs. » Marie-José Corriveau, organisatrice au Front d'action populaire en réaménagement urbain (FRAPRU), estime aussi que le système de financement des municipalités devrait être réformé de façon à diversifier les sources de revenus.

« TANT QUE LA DEMANDE DE CONDOS SE MAINTIENDRA, LES ÉLUS VONT PRÊTER UNE OREILLE ATTENTIVE AUX PROMOTEURS. »

Toujours est-il que le cadre ne paraît pas très contraignant pour les promoteurs, qui obtiennent facilement des dérogations aux règlements de zonage, notamment pour construire au-delà de la hauteur initialement permise. « Pourtant, tout dépendant de l'état du marché, ces dérogations pourraient être utilisées pour négocier une contrepartie en logement social », fait remarquer François Des Rosiers.

La volonté politique, quand elle existe, permet en effet d'obtenir certains gains, estime le docteur en philosophie Martin Blanchard, responsable du Comité logement de la Petite-Patrie et coordinateur au Centre de recherche

Campus Outremont de l'Université de Montréal
Groupe IBI-CHBA – Provencher Roy et associés architectes

en éthique de l'Université de Montréal (CRÉUM). « À Montréal, certains élus restent fermes sur les objectifs de 15 % de logements sociaux ou leur équivalent. Et dans les grands développements immobiliers, le public pourrait très bien demander à l'entrepreneur de construire en même temps, par exemple, un Centre de la petite enfance. »

LE TERRAIN ET L'ARGENT

Blanchard reconnaît toutefois que les élus jonglent avec une situation complexe. « Même dans un arrondissement comme Rosemont–La Petite-Patrie, où le maire est sensible à nos préoccupations, il est difficile de faire émerger des logements sociaux. » Par exemple, il a fallu 25 ans pour arriver à construire 150 logements sociaux près du métro Rosemont, sur un terrain réservé à cet effet, en acceptant en contrepartie 340 condos.

La raison ? Le manque de terrains. Dans la trousse à outils de l'élu montréalais, il y a la possibilité de créer une réserve foncière financée par une fiducie de la Ville. Un arrondissement peut la demander. « Malheureusement, cette possibilité a été peu utilisée, explique Martin Blanchard. On y voit un camouflet au principe sacré de la propriété privée. Et le logement social est perçu comme un concurrent des promoteurs. »

Le cas de l'Île-des-Sœurs, à Montréal, illustre aussi l'absence de planification en amont. Ainsi, des promoteurs y ont créé du résidentiel destiné aux familles... sans que la municipalité ait prévu qu'il faudrait un jour un terrain pour accueillir une deuxième école. Résultat : maintenant que le seul espace libre pour la construire est un parc, la grogne s'installe.

Au manque de terrain s'ajoute la difficulté du financement, une situation loin d'être spécifique à Montréal. Partout où la spéculation sévit, réaliser des projets d'équipement public et de logements abordables est un véritable casse-tête. « Alors que le prix des maisons a probablement quadruplé en 20 ans, construire du logement social est devenu quasiment impossible dans notre arrondissement, constate Martin Blanchard. En dessous de 80 ou de 100 logements, pour abaisser le coût unitaire, le projet n'est pas viable. » La seule solution est de trouver un terrain public et de convaincre l'organisme de le vendre à prix d'ami pour le développer. Bonne chance !

CONSERVER LA MODERNITÉ

D'où l'importance de saisir les occasions de négocier avec les promoteurs privés. « Il faut faire attention, toutefois, de préserver la trame urbaine », met en garde Marc Boutin, géographe et diplômé en architecture, ancien coordonnateur du Comité Saint-Jean-Baptiste à Québec. Dans le cas de l'îlot Irving, le promoteur a obtenu le droit d'augmenter le nombre d'étages et l'emprise sur la parcelle en échange de l'intégration d'une coopérative d'habitation. Du coup, des riverains ont eu l'impression qu'un chantage au logement social permettait de dénaturer un quartier homogène. « Il ne faut pas exagérer, mais des luttes urbaines, on en a gagné et on en a perdu. Et là, on a gagné. »

Le comité, le promoteur et la Ville avaient en effet trouvé un compromis, mais des citoyens isolés ont demandé le référendum et stoppé le projet. La Ville les a évidemment accusés d'être atteints du syndrome « pas dans ma cour » (voir ci-contre). Le groupe dépassait pourtant la quinzaine de résidents qui perdaient leur ensoleillement. « Ce n'est pas la faute des citoyens si le promoteur a payé son terrain trop cher et doit bâtir en hauteur pour rentabiliser son projet. Si ce projet passait, c'était la porte ouverte à bien plus », soutient Marc Boutin, qui ne digère pas que l'argument de la densification serve de prétexte dans les centres historiques. « À l'heure où l'on parle de développement durable et où l'on veut construire des écoquartiers, réalisons que les quartiers

POURQUOI LE LOGEMENT FOCALISE L'ATTENTION

À Montréal, 34 % des logements sont occupés par des propriétaires, tandis que le reste de la population est locataire. Fait à noter, seuls 15 % des locateurs détiennent six logements ou moins. Autrement dit, la moitié du parc immobilier appartient à de gros propriétaires qui jouissent d'un certain poids politique en plus d'influencer la tendance des loyers. En 10 ans, leur montant a augmenté de 40 % alors que le salaire moyen s'élevait de 21 %, selon Martin Blanchard, du Comité logement de la Petite-Patrie. « Le logement est devenu une condition d'appauvrissement », en conclut-il.

La pression spéculative au centre-ville, notamment à Montréal et à Québec, se traduit par le remplacement d'immeubles de bureaux en immeubles de condos, ainsi que par une diminution du nombre de logements locatifs et une hausse des loyers. « C'est un phénomène normal et inévitable, répond l'économiste François Des Rosiers. Au Québec, le prix moyen des loyers résidentiels, qui est de 675 $ par mois selon la Société canadienne d'hypothèques et de logement, est trop bas pour être un incitatif à construire des immeubles locatifs. À Montréal, il faudrait un loyer moyen aux alentours de 900 $ par mois pour que les promoteurs préfèrent le secteur locatif à celui des condos destinés à la vente. »

D'où la nécessité de logements sociaux, pour éviter de repousser hors de la ville les moins nantis. Depuis 40 ans, les deux quartiers montréalais où les ménages à faible revenu ont pu rester sont Pointe-Saint-Charles et Hochelaga-Maisonneuve, qui disposent respectivement de 50 % et de 33 % de logements sociaux, selon la Société d'habitation du Québec. « Ce n'est pas le fruit du hasard, ce sont des quartiers où les groupes communautaires sont bien organisés », constate Martin Blanchard. Il ajoute que cela ne s'est pas fait au détriment des promoteurs, puisque de grands projets de condos ont pu voir le jour dans ces quartiers. « L'intérêt commun a été défendu, tout simplement. »

Campus Outremont de l'Université de Montréal
Groupe IBI-CHBA – Provencher Roy et associés architectes

centraux en sont avant la lettre.» Ces quartiers, en effet, sont denses (15 000 habitants au km^2 à Saint-Jean-Baptiste contre 7 000 au km^2 à Montcalm), les usages y sont mixtes (commercial, résidentiel, scolaire), tout se fait à pied et les classes sociales y sont entremêlées. Le géographe appelle à la résistance. « Au fond, plus une ville conserve ses spécificités, plus elle est en bonne santé », dit-il.

PROMOTEURS SOUS PRESSION

Les promoteurs qui se plaignent de difficultés à mettre en œuvre le moindre projet auraient-ils donc raison ? « Je peux comprendre qu'ils trouvent complexe et frustrante la réglementation, reconnaît Martin Blanchard. Il faut présenter des plans, négocier avec l'arrondissement le nombre et la couleur des briques, puis avec le Service d'habitation de la ville-centre… avant de recommencer le processus avec le gouvernement s'il y a des changements de cadastre. Ça prend parfois deux ans. Si, en plus, les groupes communautaires s'en mêlent… » Cependant, remarque-t-il, ces derniers sont généralement ouverts aux compromis avec les promoteurs, à condition que les projets soient socialement responsables.

Même ouverture du côté des promoteurs, soutient Jacques Vincent, coprésident du groupe Prével : « On s'assoit avec les politiciens et les fonctionnaires, et s'il y a des demandes de citoyens raisonnables, on essaie de modifier notre projet. » S'il reconnaît que certains promoteurs sont plus collaboratifs que d'autres, il constate néanmoins que les exigences sont parfois exagérées. « Dans un projet comme la rénovation de l'ancienne usine Imperial, dans le Sud-Ouest de Montréal, où on prenait des risques puisqu'on commençait seulement à revitaliser un quartier, on a accepté de faire 15 % de projets sociaux. Mais les citoyens en ont voulu 25 %. Après, ç'a été la conservation du patrimoine industriel, puis le développement durable. Il leur fallait toujours plus, mais nos projets doivent rester rentables. »

Il regrette aussi que, dans certains secteurs, une douzaine de signatures sur un registre suffisent pour s'opposer à un projet. « Le rapport de force n'est pas en faveur des promoteurs. Comme les municipalités ont horreur d'organiser des référendums, elles reculent devant la pression des citoyens. Ceux-ci ont toujours le dernier mot, car le politicien veut être réélu. »

Jacques Vincent considère normal que le zonage évolue avec la ville. « C'est sûr qu'on demande des changements de règles, par exemple pour nos projets en bordure du canal de Lachine. Dans un quartier comme Griffintown, la hauteur des édifices correspond à un usage industriel. Il faut accepter que ce ne sera plus jamais des usines et que l'on doit dépasser les deux étages… La densification ou l'accession à la propriété ne sont pas des plaies, elles créent une richesse collective. »

D'après François Des Rosiers, le rapport de force entre promoteurs, autorités et citoyens fluctue. Selon l'état du marché, les cycles immobiliers et les zones urbaines visées, le gros bout du bâton change de mains. « On ne peut pas reprocher aux villes de revitaliser des zones qui le nécessitent, et il est normal que les promoteurs cherchent à faire du profit. Le fait que certaines populations soient repoussées est un problème de pauvreté et les villes n'ont pas les moyens de le contrer. » Ces phénomènes ne sont pas du ressort des municipalités.

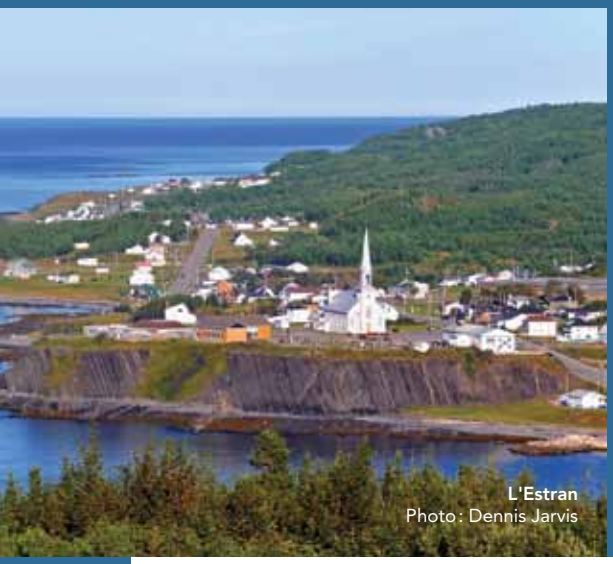
Martin Blanchard pense qu'entre les résidents et les promoteurs, les élus ont quand même un rôle à jouer : « À partir d'un sens du devoir, d'une écoute, d'une vision de ce qu'est une société juste, ils devraient être ouverts à la participation citoyenne et sensibles aux besoins exprimés par les différents milieux. » En l'absence de vision, c'est peut-être aux citoyens, mais aussi aux architectes et aux urbanistes, de les amener à cette ouverture.

DES LIENS HISTORIQUES

Elle est loin l'époque où la pierre était la façon de thésauriser des grands marchands ! Paul-André Linteau, historien à l'UQAM, rappelle en effet que l'immobilier a longtemps été un appendice de l'appareil commercial. Dès la fin du 19^e siècle, cependant, des promoteurs ont pour activité principale l'aménagement de l'espace. Ils sont alors capables de patienter 50 ans avant de revendre à profit les terres agricoles sur lesquelles ils ont mis la main. Comme il faut avoir les reins solides pour détenir d'immenses espaces aussi longtemps, la promotion immobilière se concentre entre quelques grandes entreprises.

Ce n'est toutefois pas le cas au Québec, où l'activité immobilière reste morcelée en raison du découpage municipal, qui favorise les petits promoteurs locaux. Le chercheur y voit d'ailleurs une explication aux liens étroits qu'ils entretiennent avec les municipalités : « Il n'y a pas si longtemps, rappelle-t-il, certains promoteurs n'hésitaient pas à faire partie d'un conseil municipal ou à se faire élire maire ! » Au-delà du magouillage, les promoteurs représentent souvent l'élite économique locale, constate l'historien. La convergence d'intérêt avec les élus autour du développement économique et le manque d'expertise des services municipaux facilitent la proximité. Une petite ville qui ne peut pas se payer les services d'architectes et d'urbanistes apprécie qu'un promoteur arrive avec un projet ficelé !

Cette situation n'a pas eu que des inconvénients. Quand, entre 1900 et 1930, les promoteurs veulent contrôler l'aménagement du sol et faire du développement intégré, ils sont parmi les premiers à embaucher des urbanistes. Bien qu'ils visent une clientèle aisée qui souhaite un cachet particulier, ils font pression pour l'adoption d'un règlement d'urbanisme et de zonage qui protège la qualité de leur investissement. En 1898, Westmount est ainsi la première ville à réglementer l'urbanisme. « Il n'y avait pas à justifier qu'on ne voulait ni Juifs, ni pauvres, ni Noirs. On avait juste à dire qu'on voulait tel type de maison ! » explique le chercheur. Au début, le zonage était donc un instrument d'exclusion, alors qu'aujourd'hui les militants le considèrent comme un outil d'inclusion à défendre contre les attaques des promoteurs !



L'Estran
Photo : Dennis Jarvis

LA PROTECTION DES PAYSAGES

PLAN DE CAMPAGNE

Entre casse-croûte et motels, le Québec compte des kilomètres de paysages à mettre en valeur dans ses campagnes. Comment s'y prendre ?

Mélissa Guillemette

Au début des années 2000, Jean-Claude Côté s'inquiète pour sa région, l'Estran, située du côté nord de la péninsule gaspésienne. Ancien maire de Grande-Vallée, il voit l'industrie du bois décliner, la mine à proximité vient de fermer et un moulin posté au centre de la municipalité dans les années 1970 fonctionne par intermittence. Dans les quatre municipalités de la région, l'avenir économique est incertain.

Il regarde la mer, les montagnes et les vallées qui caractérisent le secteur et se dit qu'il faudrait bien miser sur ces forces pour remettre la région sur pied. « On a un beau coin de pays, mais il n'y a pas eu que des bons coups ici. Par exemple, on ne pêche plus à Grande-Vallée : la morue ne revient plus en raison de la pollution. Quant à la forêt, des industriels ont fait des coupes à blanc et des dégâts. Dans l'aménagement du bâti, il y a eu encore là des erreurs. Comme le moulin, en plein milieu du village… »

Depuis plus de 10 ans, Jean-Claude Côté travaille avec des professeurs, des architectes et des citoyens à faire reconnaître la région comme paysage humanisé. Ce statut, créé en 2002 par Québec, reconnaît la valeur remarquable d'un paysage habité… mais n'a encore jamais été accordé. Avec ce statut viendrait l'obligation de maintenir les qualités du paysage dans toutes les actions de la région, par exemple lorsqu'une minière s'installe à proximité. « On pense que de mettre le paysage en valeur, ça peut résoudre certains problèmes. »

Photo : Martin Demassieux, Optik 360

L'ancien maire n'a pas tort. Les campagnes québécoises perdent leur étiquette de simple territoire de production, lieu où la vie s'articule uniquement autour du champ, des forêts et des mines. Les villages et municipalités qui attirent le plus d'habitants sont ceux qui misent aussi sur la qualité de vie, les beaux paysages, l'environnement sain : c'est le cas de certaines municipalités des Cantons de l'Est, par exemple, qui connaissent d'ailleurs une surchauffe immobilière.

Mais faire du paysage une priorité n'est pas une simple affaire. Comme les autres professionnels de l'aménagement, les architectes n'ont pas souvent les yeux tournés vers la campagne. « Je fais une critique fréquente : on se centre trop sur Montréal », estime Gérald Domon, professeur à l'École d'architecture de paysage et directeur scientifique associé à la Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal.

Tous les mois, le professeur Domon reçoit pourtant des demandes de comités ou d'élus de communautés rurales qui ont envie d'innover, d'aménager leur territoire de façon à le mettre en valeur. « Le gouvernement québécois a beau avoir reconnu l'importance du paysage de plusieurs façons, notamment en créant les statuts de paysage humanisé et de paysage culturel patrimonial [instauré avec la toute nouvelle Loi sur le patrimoine culturel], pour l'instant, il n'y a pas de responsable ou de ministère du Paysage. Si vous avez des problèmes avec une route, vous appelez le ministère des Transports. Si vous avez un problème d'électricité, vous appelez Hydro-Québec. Mais pour le paysage, les gens sont démunis, car il n'y a pas de porteur du concept. Alors, ils m'appellent. »

LES CAMPAGNES CHANGENT

En matière d'aménagement, valoriser son pré carré comporte de nombreux défis. Pour ou contre les éoliennes ? Comment développer les routes ? Comment protéger les terres agricoles ? Comment circonscrire l'activité minière, ou attirer les touristes ? Chose certaine, mettre le paysage en valeur n'équivaut pas à bloquer tout projet de développement, qu'il soit économique ou immobilier. « La protection du paysage, ce n'est pas d'empêcher le développement, mais de l'orienter là où on veut aller, souligne Yvan Lambert, président de l'Association des architectes paysagistes du Québec. Si une communauté accepte d'avoir des éoliennes, ça signifie qu'il faut trouver le meilleur endroit pour les implanter afin

d'avoir le moins d'impact possible sur le paysage et de protéger les vues. »

Le cadre bâti constitue à lui seul tout un défi. Les nouveaux développements résidentiels sans âme avec enfilades de maisons identiques détonnent souvent dans un paysage qu'on veut bucolique. « Il faut maintenir le caractère rural de ce qui est rural, prêche Claire Bolduc, présidente de Solidarité rurale, organisme qui fait la promotion de la revitalisation des campagnes. Ça peut vouloir dire utiliser les matériaux locaux par exemple. C'est aussi être capable de sauvegarder l'aspect patrimonial de certains bâtiments. Des bungalows tous pareils dans les rangs, ça ne fonctionne pas. »

Les bâtiments agricoles présentent probablement un plus gros défi encore, alors que les fermes familiales cèdent progressivement la place aux méga-exploitations sans personnalité. « Faites une expérience, lance Gérald Domon. Promenez-vous de l'Outaouais à la Gaspésie et prenez des photos des granges construites au 19e siècle, puis de celles construites ces 20 dernières années. Vous allez voir qu'au 19e siècle, il y avait plein de variations et qu'aujourd'hui, c'est tout pareil. » Selon le professeur, on ne sait pas encore ce que c'est que du bâti agricole contemporain « intéressant ». Le modèle reste à inventer.

VOLONTÉ

Les élus sont-ils prêts à préserver leurs paysages ? « Ça dépend des élus et de leur vision pour le territoire », affirme Claire Bolduc. Selon elle, ce n'est pas tant une question d'argent que de volonté politique. « La réflexion, ça ne coûte pas cher ! Et mettre en place des mécanismes, aménager l'espace, il faut le faire de toute façon. »

Pour Yvan Lambert, tous les outils sont à la disposition des municipalités et des municipalités régionales de comté (MRC). « Maintenant, il faut prendre des mesures sur le plan réglementaire si on veut contrôler le développement. Les municipalités ou les MRC doivent caractériser le paysage et faire l'inventaire de ses composantes pour bien le connaître. Ensuite, il faut agir pour le protéger au moyen d'une charte, d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) ou d'un plan particulier d'urbanisme (PPU), par exemple. »

Mais pour réussir l'aménagement de son territoire, la collectivité doit interpeller ses élus. Dans la description des deux nouveaux statuts, paysage humanisé et paysage culturel patrimonial, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs précise qu'il doit y avoir « acceptabilité sociale » pour qu'un tel projet se concrétise.

COMMENT AMÉNAGER LE TERRITOIRE RURAL DE FAÇON À METTRE LE PAYSAGE EN VALEUR ? LE *MANUEL DE BONNES PRATIQUES* DU COMITÉ PAYSAGES ESTRIENS PROPOSE DES PISTES CONCRÈTES.

Truffé de photos, d'exemples et d'informations pratiques, le *Manuel de bonnes pratiques* a été remis à toutes les municipalités de la province en 2010. « On voulait le faire d'abord pour l'Estrie, mais on s'est rendu compte qu'il n'y avait rien de complet sur le sujet au Québec et que les problèmes en matière de paysage allaient au-delà de notre région », explique la directrice du projet, Judith Côté. Du cadre bâti aux abords routiers, tous les aspects de l'aménagement du territoire rural y passent.

Par exemple, le manuel présente deux scénarios de développement immobilier pour une petite rue de Saint-Augustin-de-Desmaures, tels qu'ils ont été présentés aux élus par la Fondation québécoise pour la protection du paysage. On y voit un scénario « non souhaitable », où la vue sur le fleuve est obstruée par des néo-manoirs collés les uns aux autres. Quant au scénario « souhaitable », il ajoute au décor deux maisons de campagne évoquant l'architecture des maisons déjà existantes.

Le guide a-t-il eu un impact jusqu'à présent ? « On n'a pas fait de suivi pour savoir si le manuel a fini sur une tablette, mais on a eu des échos positifs de municipalités qui l'ont consulté. Si les gens se posent plus de questions, c'est déjà un pas. »

La Charte des paysages estriens, publiée en 2007 par le comité, engage les signataires à prendre des mesures pour protéger et mettre en valeur la région. Une vingtaine de groupes, d'entreprises et de municipalités ont signé la Charte, dont la direction estrienne du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec.

Une fois qu'on décide de valoriser le paysage, que faire ? « Le paysage, ça reste subjectif, dit Judith Côté, du comité Paysages estriens. Pour certains, les éoliennes sont tout à fait poétiques, pour d'autres, elles sont horribles ! » Bref, il faut trouver des compromis qui conviennent à l'ensemble de la population.

Jean-Claude Côté, de Grande-Vallée, travaille d'ailleurs toujours pour obtenir le statut de paysage humanisé dans sa région, notamment en organisant des rencontres dans les villes du coin pour convaincre les citoyens et les élus d'adhérer au projet. La route est parfois longue, mais les montagnes de Grande-Vallée en valent la peine, croit-il.

L'Estrie compte une charte des paysages
Photo : François Hogue

PLAN NORD

L'ESPOIR QUI VENAIT DU FROID

Efficacité énergétique, pénurie de main-d'œuvre, budgets serrés. La construction d'habitations dans le Nord québécois affronte les mêmes défis que dans le Sud… avec quelques contraintes en plus, et pas des moindres !

Marc-André Sabourin

« Le jour et la nuit. » Voilà comment Alain Fournier, associé principal chez Fournier Gersovitz Moss Drolet et associés, décrit l'évolution qu'il a observée en plus de 30 ans de pratique dans le Nord québécois. Là où il n'y avait pratiquement pas d'infrastructures se trouvent aujourd'hui des écoles, des centres de santé et même des hôtels. « En fait, la seule chose qui ne s'est pas beaucoup améliorée, c'est le problème de surpopulation dans les habitations. »

Au nord du 55e parallèle, pas moins de 1000 logements sont nécessaires dès maintenant pour répondre aux besoins des quelque 11 000 habitants du Nunavik. Un territoire grand comme la France où sont répartis 14 villages inuits, accessibles uniquement par la mer ou par les airs.

Pour répondre à la pénurie, le gouvernement québécois a annoncé, dans le cadre du Plan Nord, la construction de 500 nouveaux logements d'ici 2016, en plus de la rénovation de 482 autres. « Trois cents des nouvelles résidences seront des logements sociaux, précise le président-directeur général de la Société d'habitation du Québec (SHQ), John MacKay. Les autres seront construites par le secteur privé, que ce soit par des individus, des coopératives ou des organismes sans but lucratif, avec l'aide financière du gouvernement. »

Institut culturel cri, Oujé-Bougoumou, Rubin et Rotman associés architectes
Photo : Mitch Lenet

Maisons à Kuujjuaq, Fournier, Gersovitz, Moss, Drolet et associés architectes
Photo : Fournier, Gersovitz, Moss, Drolet et associés architectes

SI ON OUBLIE LA TOUNDRA AUTOUR, CERTAINES MAISONS CONSTRUITES PAR DES PARTICULIERS SEMBLENT SORTIR TOUT DROIT DE BROSSARD.

À cela s'ajoutent 340 logements déjà promis par le gouvernement fédéral d'ici 2015. Bref, au total, pas moins de 840 nouvelles habitations seront bâties au cours des quatre prochaines années et d'autres pourraient être annoncées prochainement. Problème réglé ?

Pas vraiment, estime Alain Fournier. « Avec le boom démographique que connaît le Nunavik, ces nouvelles résidences permettront tout juste de se tenir la tête hors de l'eau. D'autant plus que les 200 habitations construites par le privé, c'est un peu de la pensée magique. Des gens assez fortunés pour payer leur maison, même avec des subventions généreuses, il y en a peu dans ce coin. »

La situation le choque d'autant plus que le gouvernement québécois investira pas moins de 35 milliards de dollars dans le cadre du Plan Nord. « C'est fou de penser que, malgré tout cet argent mis dans la région, on ne prendra même pas la peine de régler le problème du logement. »

TOUTES IDENTIQUES

Ne cherchez pas d'œuvres d'art dans le bureau de John MacKay à la SHQ. Les murs sont plutôt couverts de photos des divers projets menés par la société d'État au cours de ses 45 ans d'existence. Sur l'une d'elles se trouve une série de petites habitations semblables à des boîtes d'allumettes. « Ce sont de vieux bâtiments construits dans le Nord qui nous ont été légués dans les années 1970 », raconte le PDG. Des bâtisses peu adaptées au climat et au mode de vie sur le territoire inuit. « Notre expertise a beaucoup évolué depuis. »

Avec le temps, une foule de modifications ont été adoptées pour répondre aux besoins particuliers de la population. « Par exemple, les Inuits préfèrent que les chambres débouchent directement sur la pièce centrale où s'organise la vie sociale, contrairement aux maisons québécoises conventionnelles où les pièces donnent sur un corridor », dit John MacKay.

Au début des années 2000, la SHQ a transféré la gestion des logements sociaux du Nunavik à l'Office municipal d'habitation de Kativik (OMHK), et la construction, à la Société Makivik, deux organisations autochtones. « Nous avons continué d'apporter des améliorations techniques aux bâtisses, souligne Watson A. Fournier, ingénieur et directeur général de l'OMHK. Mais aux yeux du commun des mortels, le modèle n'a pas vraiment changé au cours des 10 dernières années. »

Il s'agit d'un jumelé avec deux chambres de type bungalow, monté sur des vérins ajustables. Le seul élément visuel qui distingue une demeure d'une autre est une petite bordure de métal de couleur. « Les gens commencent à nous demander de faire des maisons différentes. On n'est pas contre, mais en ayant toujours le même modèle, on fait des économies. »

Ce printemps, question de bien cerner les goûts des habitants du Nunavik, la Société Makivik et l'OMHK organisent un symposium. Une première depuis 1984 ! Les participants pourront notamment se prononcer sur les éléments esthétiques et pratiques des habitations. « Nous voulons aussi discuter de l'urbanisme, souligne Watson A. Fournier. Par exemple, doit-on continuer à faire uniquement des rues à 90 degrés ? »

LOIN DE LA QUINCAILLERIE

Les Inuits, comme tous les groupes de la société québécoise, ne parlent pas d'une seule voix. « Oubliez le folklore et les igloos, dit l'architecte Alain Fournier, qui a fait plusieurs mandats pour la Société Makivik. Il y a eu beaucoup de métissage, les gens ont voyagé et les goûts varient énormément. Si on oublie la toundra autour, certaines maisons construites par des particuliers semblent sortir tout droit de Brossard. »

Au final, toutes les habitations demeurent soumises aux mêmes contraintes. Les premières sont évidemment climatiques. En raison des températures très froides, une excellente isolation et une bonne efficacité énergétique s'imposent. Il y a aussi la neige, fine et sèche, qui s'infiltre dans le moindre interstice par jour de grand vent. « La prise d'air des maisons ne peut pas être un simple débordement de toiture recouvert d'une membrane perforée, comme dans le Sud, explique Watson A. Fournier. Avec ça, le comble se remplirait de neige. » L'aération devient alors un défi, d'autant plus que, souvent, plusieurs familles vivent dans une résidence conçue pour en accueillir une seule. Les problèmes d'humidité et de moisissures sont d'ailleurs fréquents.

S'ajoutent ensuite les contraintes culturelles. Dans le Nord québécois, le plein air occupe une place prépondérante dans la vie de la population : la nature sauvage se trouve littéralement au pas de la porte et, outre le rangement pour l'équipement de sport, de chasse et de pêche, il faut prévoir un endroit pour dépecer et nettoyer le poisson et le gibier !

L'élément qui a le plus d'impact sur la construction reste toutefois l'isolement géographique. Aucun des 14 villages du Nunavik n'est accessible par la route. Il s'agit d'un problème réel dans la toundra, qui n'offre aucun matériau de construction local, sauf la roche.

Tout doit être importé du Sud. Le moyen de transport le plus économique est le bateau, mais la période de navigation s'avère très courte à cause des glaces. « Le premier navire arrive autour du mois de juillet, et le dernier en octobre, précise Watson A. Fournier. Le reste de l'année, il faut utiliser l'avion, ce qui coûte une fortune. »

Les entrepreneurs doivent donc calculer avec précision les quantités nécessaires, jusqu'à la dernière boîte de clous. S'ils oublient quelque chose, la quincaillerie la plus proche se trouve à des milliers de kilomètres...

RETOMBÉES LOCALES

Avec toutes ces contraintes et ces risques, le préfabriqué ne serait-il pas la meilleure solution ? « Nous encourageons son utilisation le plus possible, car il offre souvent une qualité supérieure », indique John MacKay. Déplacer une maison du Sud au Nord comporte toutefois son lot de risques.

« À Montréal, le port est bien équipé pour charger les bateaux, note Watson A. Fournier, mais dans le Nord, il n'y a même pas de quai. La maison doit être posée sur une barge, qui la transporte jusqu'à la berge. Ensuite, un tracteur la tire sur le sol. À chaque étape, il peut y avoir des bris – et il y en a. » L'entrepreneur doit alors se déplacer dans le Nord à grands frais pour effectuer les réparations.

Autre problème : le préfabriqué engendre peu de retombées économiques dans le Nord. Un non-sens pour la Société Makivik et l'OMHK, qui se font tous deux un devoir d'employer de la main-d'œuvre locale. « On n'a pas l'intention d'utiliser le préfabriqué pour les prochains logements sociaux », indique le directeur de l'OMHK.

Pour contribuer à l'embauche d'Inuits, Alain Fournier s'assure d'ailleurs de concevoir des logements simples à construire. « Sinon, il faut faire venir des employés spécialisés du Sud. Le défi reste de trouver un équilibre entre ce qui est facile à bâtir, durable et qui respecte les budgets. »

Au sud du Nunavik, le problème de pénurie de logements n'est pas moins criant. « Il manque près de 6500 habitations dans l'ensemble des communautés des Premières Nations pour que le taux d'occupation soit le même que dans le reste du Québec », affirme le chef de l'Assemblée des Premières Nations du Québec et du Labrador, Ghislain Picard.

Plusieurs de ces municipalités sont situées sur le territoire visé par le Plan Nord mais, pour l'instant, aucun programme de logements sociaux ne leur est spécifiquement destiné. « Je connais pourtant des villages où les gens vivent dans des maisons qui ne méritent même pas le qualificatif de chalet. »

On l'aura compris : pour ces populations, le Plan Nord, ce n'est pas encore tout à fait le Pérou.

ÉTALEMENT NORDIQUE

Le Plan Nord représente une occasion en or d'aménager un territoire selon des critères responsables. Mais, là aussi, l'étalement fait des ravages.

Le Nord-du-Québec n'est pas étranger aux problèmes d'étalement urbain, même si les villages comptent tout au plus quelques milliers d'habitants. « On développe au Nord de la même façon qu'au Sud, observe Suzann Méthot, directrice régionale pour le Québec de l'Initiative boréale canadienne, organisme voué à la conservation de la forêt boréale. Lorsque les gens construisent leur maison, ils veulent avoir la paix. »

Suzann Méthot comprend ce désir, surtout dans un contexte de surpopulation, mais s'inquiète des conséquences. « Il n'y a pas d'aqueduc dans les villages. C'est un camion-citerne qui distribue l'eau. Plus il a de territoire à couvrir, plus ça coûte cher et plus les impacts sur l'environnement sont grands. »

Les questions d'urbanisme et de développement durable, c'est maintenant qu'il faut se les poser, insiste Ron Rayside, associé chez Rayside Labossière, firme spécialisée en architecture sociale. Sa plus grande crainte est de voir apparaître dans le Nord une foule de projets ponctuels, conçus indépendamment les uns des autres. « Les mines, par exemple, ont une durée de vie limitée et sont dispersées sur tout le territoire. Le défi consiste à planifier et à coordonner ces projets de manière que les retombées économiques et les infrastructures générées développent une économie locale à long terme. Mais pour l'instant, tout semble se faire en cloisonnement. »

Piscine de Chisasibi, Architectes Guilmette Larue

KIRUNA, SUÈDE

LA VILLE QUI DÉMÉNAGE

Si le Plan Nord est une page blanche, ce n'est pas une raison pour répéter certaines erreurs du passé. La Suède, après avoir improvisé l'aménagement de ses régions nordiques, il y a un siècle, arrive aujourd'hui à conjuguer économie et développement durable. Voici l'exemple de Kiruna, une ville qui se réinvente.

Martine Roux

L'église fait partie des bâtiments déplacés
Photo : George Mathew

Photo : Johan Arvelius

«Aidez-nous à créer la ville modèle du futur, 2.0!»

C'est ainsi que la municipalité de Kiruna, une ville de la taille de Joliette campée aux confins du cercle polaire suédois, invite les architectes du monde entier à lui dessiner un nouveau centre-ville. Le défi est pour le moins inusité : fissurée par l'activité minière qui s'y déroule depuis plus d'un siècle, menacée d'effondrement, cette ville connue pour abriter le meilleur minerai de fer du monde a résolu de déménager quatre kilomètres plus au nord.

Ce projet pharaonique représente le plus gros projet d'investissement en Suède, dit Ulrika Isaksson, agente d'information à la municipalité de Kiruna. « Certains édifices devront être démolis, d'autres seront relocalisés dans le nouveau centre-ville, dont les bâtiments historiques. Une grande partie de la ville restera là où elle est, du moins tant que c'est possible... Il faut faire vite, car les fissures atteindront bientôt la ville. » Les cavités créées par l'exploitation minière – puis remplies de résidus de roc – ont fragilisé le sous-sol à un point tel qu'il bouge, craque et se déforme, explique-t-elle. D'ici deux ou trois ans, certains quartiers seront carrément rayés de la carte.

Rayon infrastructures, la tâche n'est pas moins titanesque : de nouvelles lignes électriques ont été construites, un nouveau système d'égout devra voir le jour. La voie ferrée sera déplacée, de même que plusieurs routes. La société minière LKAB, l'entreprise publique qui a fondé la ville en 1898 et qui emploie une bonne partie de ses 18 000 habitants, assumera la totalité de la facture.

BÂTIR POUR DEMAIN

La « transformation » de Kiruna a de quoi inspirer ceux qui se pencheront sur l'aménagement des vastes territoires du Nord québécois. D'abord, on y organise un concours d'architecture ! Dans le programme établi pour l'occasion, les critères d'aménagement responsable ne manquent pas. Les autorités insistent notamment sur la volonté de faire de la nouvelle Kiruna une « communauté urbaine durable » où s'intégreront harmonieusement services, habitations, commerces, équipements culturels et transport collectif. « Comment créer les conditions favorisant l'utilisation du transport en commun ? Comment faire en sorte que le nouvel environnement urbain soit invitant pour piétons et cyclistes ? » peut-on lire dans l'appel d'offres.

Ensuite, on se préoccupe aussi de la préservation des valeurs et du patrimoine local. Le message est clair : à Kiruna, le renforcement de l'identité collective passera par l'architecture et le design urbain. On vous sert même une mise en garde : pas la peine de postuler pour le concours si vous n'êtes pas empathique et ouvert au dialogue avec les citoyens, ça fait partie de notre culture. Rafraîchissant, non ?

Enfin, personne dans cette ville ne semble intéressé à bâtir à côté de la plaque. En plus de se distinguer sur le plan du développement durable – on veut faire de la ville une référence à cet égard –, les projets retenus mettront en valeur les caractéristiques du milieu. Par exemple, l'architecture devra s'intégrer harmonieusement aux paysages environnants. Elle devra aussi maximiser l'apport solaire en même temps que l'efficacité énergétique (l'été, le soleil brille pendant 44 jours d'affilée, alors qu'il se fait rarissime en hiver), tout en protégeant des vents froids.

SAUVEZ MON ÂME

Au-delà du déménagement et de la création d'un nouveau centre, l'un des principaux défis de l'opération consiste à préserver l'identité de Kiruna et le sentiment d'appartenance des gens du coin. « C'est un aspect très important du projet, dit Ulrika Isaksson. Nous voulons par exemple recréer le centre-ville à partir des plans originaux de 1898, auxquels avaient contribué des architectes et des urbanistes de partout dans le monde. Kiruna a toujours été considérée comme une ville modèle, nous voulons qu'elle le demeure. »

La réussite de cet objectif passe nécessairement par la participation citoyenne. « Tout au long de l'évolution du projet, les citoyens ont été sollicités, consultés, écoutés, dit-elle. Ils ont aussi participé à l'élaboration du concours d'architecture, et seront représentés au sein du jury. »

Comme quoi le futur, c'est aussi éviter de répéter les erreurs...

MARCHAND

PORTES·FENÊTRES

menuiserie mixte

SALLE DE MONTRE

4865 Jean-Talon Ouest,
Montréal,(Québec),H4P 1W7

514.343.3335

www.entreprisesmarchand.com

« OUSS QU'ON S'EN VA ? »

Éloïse Choquette*

Malgré son titre rigolo, le colloque « Ouss qu'on s'en va » est un outil sérieux d'information et de rencontres interuniversitaires organisé par et pour les étudiants en architecture. Lancé en 2011 à l'initiative d'étudiants de l'Université Laval, il vise à permettre aux étudiants et aux professionnels de discuter de différents sujets d'actualité en architecture.

L'édition 2012, qui se tenait à la Faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal, a repris le questionnement existentiel du premier colloque : quel est l'avenir de la pratique architecturale au Québec ? L'objectif était de faire une mise au point sur l'avenir de l'architecture et sur les enjeux qui feront partie intégrante de la pratique professionnelle de la relève dans quelques années. Trois tables rondes ont permis de favoriser un dialogue entre la relève et les experts de la pratique architecturale.

L'événement a réussi à susciter d'intéressantes discussions entre praticiens chevronnés et étudiants en architecture du Québec et du Canada. Les enjeux dépassaient le cadre de la seule architecture, et concernaient d'abord et avant tout la question très large du développement de notre société. Cette orientation collait parfaitement à l'objectif ambitieux du colloque : remettre les pendules à l'heure quant aux multiples enjeux financiers et sociaux de l'architecture, au-delà des préoccupations trop souvent limitées au domaine esthétique.

Chacune des tables rondes avait pour thème un sujet d'actualité qui est au cœur de polémiques importantes entre les intervenants du milieu de l'architecture et de la construction en général. Ainsi, l'architecture résidentielle, la question des infrastructures, de même que la perception et la valeur culturelle de l'architecture au Québec ont fait l'objet de débats animés, polarisés et politisés, à l'image des panelistes et des étudiants qui y participaient. Des professionnels et des enseignants de différents horizons ont eu l'occasion d'intervenir, offrant ainsi une abondance d'informations pertinentes, variées, parfois controversées.

Parmi les intervenants, notons la présence d'André Bourassa, président de l'Ordre des architectes du Québec, de Jean-Pierre Chupin, professeur titulaire et directeur de la Chaire de recherche sur les concours et les pratiques contemporaines en architecture de l'Université de Montréal, de Paula Meijerink, directrice de l'École d'architecture de paysage de l'Université de Montréal, ainsi que de Michel Hardy, architecte, associé sénior et cofondateur de Cardinal Hardy (IBI-CHBA).

Alors, *Ouss qu'on s'en va ?* Les participants ont dégagé deux constats. Primo, l'architecte doit prendre davantage position dans les différents débats politiques auxquels il participe par l'entremise des instances décisionnelles. Secundo, il doit aussi se faire un devoir d'informer la population et de l'inviter à prendre part aux décisions relatives à l'aménagement des villes et villages du Québec. En d'autres mots, la diffusion des enjeux de la profession auprès du public et la politisation du métier d'architecte ont donc été des sujets déterminants du colloque.

Tous les invités s'entendaient pour dire que la profession se heurte en ce moment à un problème de taille : celui de sa quasi-absence de la scène publique. Par exemple, l'architecte Caroline Lajoie, invitée au panel qui traitait de la perception et de la valeur culturelle de l'architecture au Québec, a souligné que, si les architectes sont habitués à faire des plans, il est temps pour eux d'en faire un beaucoup plus large : un plan de société.

Les débats ont permis aux intervenants d'échanger, de partager leurs opinions et leurs idées sur le futur du Québec et sur le rôle que les professionnels de l'aménagement doivent jouer dans la société. Dans ce sens, les tables rondes se voulaient l'amorce d'un dialogue interdisciplinaire entre architectes, architectes paysagistes, urbanistes et designers quant à la question d'un projet global de société.

Cet événement est l'un des rares, sinon le seul, qui permettent aux étudiants de tisser des liens avec les professionnels, d'échanger des réflexions avec eux et de partager des idées dans un cadre universitaire. À la suite de l'événement, les professeurs de l'Université de Montréal ont unanimement souligné l'acharnement, la passion et les efforts mis de l'avant par les étudiants dans l'organisation et le bon déroulement du colloque. Les mots d'André Bourassa ont été éloquents : « Ce type d'initiative est important, et il est heureux que les trois écoles d'architecture au Québec partagent ce moment d'échange, dont il est primordial de garder des traces. »

Espérons que nous sommes à l'aube d'une tradition annuelle de dialogue interuniversitaire et intergénérationnel stimulant et vivifiant, qui s'ancrera fermement dans les écoles d'architecture du Québec !

* *L'auteure est présidente du Regroupement des étudiants en architecture de l'Université de Montréal. Texte écrit en collaboration avec les organisateurs, Hubert Lemieux, vice-président aux communications, et Marie-Claude G. Leclair, vice-présidente aux affaires académiques.*

LE MUR DU SON

Bien qu'elles soient équipées de technologies dernier cri, les nouvelles salles de spectacle sont souvent dépourvues de systèmes d'aide à l'audition. Or, environ 10 % de la population éprouve de la difficulté à entendre. Lumière sur les systèmes d'amplification.

Catherine Trottier*

La salle Raoul-Jobin du Palais Montcalm fait figure d'exemple puisqu'elle intègre un système d'aide à l'audition. L'architecte Jacques Plante, les architectes Bernard et Cloutier, St-Gelais Montminy architectes (consortium MUSE)
Photo : Benoît Lafrance

«Pourquoi, malgré l'exigence du Code de construction du Québec, les nouvelles salles de spectacle n'ont-elles pas toutes un système d'aide à l'audition ?»

C'est le cri du cœur lancé récemment par Michel Nadeau, président de l'Association des devenus sourds et des malentendants du Québec, lui-même atteint d'une déficience auditive. D'une année à l'autre, lors de la refonte du *Répertoire des salles équipées d'un système d'aide à l'audition* publié par l'organisme, il ne peut que constater que les gestionnaires des nouvelles salles de spectacle ne tiennent toujours pas compte des besoins des personnes ayant une déficience auditive.

Chez les 65 ans et plus, c'est 33 % des personnes qui sont en perte d'audition.

Cette déficience se définit comme une incapacité importante et persistante à entendre. Selon Michel Nadeau, les spécialistes de l'ouïe estiment que 10 % de la population éprouve des difficultés d'audition à des degrés divers, soit près de 500 000 personnes au Québec. Chez les 65 ans et plus, c'est 33 % des personnes qui sont en perte d'audition. Voilà qui donne à réfléchir dans un contexte de vieillissement de la population…

Comment adapter les salles de spectacle et de réunion aux besoins de ces personnes ? Faisons tout d'abord la distinction entre le système d'aide à l'audition et la prothèse auditive. Cette dernière, portée à l'oreille, apporte de nombreux avantages aux personnes malentendantes. Or, elle ne corrige pas parfaitement l'audition. Ses bienfaits sont très limités dans les grands espaces, car elle amplifie tous les sons de l'environnement (parole et bruit), sans discrimination. « Il devient alors très difficile pour la personne malentendante de faire la distinction entre les chuchotements du spectateur voisin et le dialogue du film », explique Michel Nadeau. ➔

LES DIFFÉRENTS SYSTÈMES D'AIDE À L'AUDITION

SYSTÈME D'AMPLIFICATION PAR MODULATION DE FRÉQUENCE (FM)

Ce système est composé d'un émetteur de signal et de récepteurs. La transmission du son se fait par ondes radiophoniques diffusées sur la bande commerciale standard. La diffusion est réglementée par le gouvernement fédéral (CRTC) et aucune autre onde ne peut être émise sur la fréquence utilisée, qui est affichée à l'entrée de la salle, accompagnée du pictogramme de l'oreille barrée.

« C'est le système que nous recommandons généralement en raison de sa facilité d'utilisation, de la qualité du son et de son faible coût », indique Michel Nadeau.

Le principe : le visiteur malentendant apporte son appareil de réception, baladeur, lecteur MP3 ou téléphone cellulaire muni de la fonction FM. L'exploitant de la salle n'a donc pas à gérer la distribution de récepteurs et tout ce qu'elle entraîne (nettoyage, entreposage, entretien). L'émetteur, habituellement placé dans la régie, est relié par un fil à une antenne, elle-même installée dans la salle, sur le mur ou au plafond.

Pour une salle de 1200 à 2000 sièges, le système coûte environ 1500 $. Son principal désavantage est la difficulté de contrôler la diffusion du signal. En effet, une personne se trouvant à l'extérieur de la salle ou même à l'extérieur du bâtiment peut être en mesure de capter le signal. Ce système ne convient donc pas aux endroits où la confidentialité ou la protection des droits d'auteur est un enjeu.

SYSTÈME D'AMPLIFICATION PAR TRANSMISSION INFRAROUGE

Ce système comporte des radiateurs et la transmission se fait par ondes infrarouges. L'émetteur est relié à un modulateur qui est placé dans la régie. Cet appareil transforme le son en une lumière infrarouge qui, elle, est transmise à un ou à des radiateurs placés au-dessus de la scène. Le visiteur capte le son grâce à son propre récepteur ou à celui qu'on lui fournit sur place.

Plusieurs personnes ayant une déficience auditive possèdent déjà ce type de récepteur, qui sert notamment à écouter la télévision. Le gestionnaire de la salle doit cependant offrir des récepteurs à ceux qui n'en ont pas.

Comme le son est transmis par la lumière, il est impossible de le capter à l'extérieur de la pièce, à moins qu'il y ait des fenêtres. Ce système est donc approprié pour les usages où la confidentialité est de rigueur.

Toutefois, le coût de ce système est relativement élevé si on le compare au précédent. Par exemple, un système incluant quatre radiateurs, un modulateur et 32 récepteurs coûte environ 10 000 $. Il faut aussi veiller au nettoyage et à l'entretien réguliers des récepteurs. Par ailleurs, la réception n'est pas la même à chaque endroit de la salle. « Les places où la transmission est la meilleure devraient être réservées aux personnes ayant une déficience auditive, ce qui n'est habituellement pas le cas, dit Michel Nadeau. Enfin, l'utilisateur a tout avantage à rester immobile, puisque le moindre mouvement peut entraîner des grésillements. »

SYSTÈME D'AMPLIFICATION PAR CHAMP MAGNÉTIQUE

Ce système se compose d'une boucle d'induction placée autour de la salle ou d'une section déterminée de la salle. Cette boucle émet un champ magnétique qui est capté par la prothèse auditive de l'utilisateur, ce qui signifie donc que seules les personnes en portant une en bénéficient. Comme le Code de construction du Québec permet que le système ne desserve que la moitié de l'espace occupé par les sièges, la section de la salle équipée du système doit être clairement indiquée et des places doivent y être réservées aux personnes ayant une déficience auditive. « Ce système est surtout utilisé dans les salles de petites et de moyennes dimensions. Il est rarement installé dans les nouvelles salles, mais on trouve encore un certain nombre de salles qui en sont munies », précise Michel Nadeau.

Le système d'aide à l'audition – ou système d'amplification – est un équipement associé à la salle et non à la personne. Il permet de mettre en évidence le son principal, au détriment du bruit de fond ambiant. Ainsi, il permet de diriger le signal sonore d'intérêt directement vers les oreilles de la personne malentendante en éliminant la réverbération, l'effet de la distance et la gêne causée par les bruits environnants. Le système est particulièrement utile aux personnes malentendantes qui ont encore une certaine capacité auditive et pour qui l'intelligibilité de la parole est assez bonne avec amplification.

Il existe trois grands types de système d'amplification : par modulation de fréquence (FM), par transmission infrarouge et par champ magnétique (voir p. 43).

Dans quels cas doit-on prévoir un système d'aide à l'audition ?
Dans un établissement de réunion, le Code de construction du Québec stipule que les salles de classe, les auditoriums, les salles de réunion et les salles de spectacle de plus de 100 m^2 doivent être équipées d'un système d'aide à l'audition. Un bâtiment comportant plusieurs salles peut donc nécessiter plusieurs systèmes d'aide à l'audition (un par salle dans un cinéma, par exemple). De même, si des cloisons amovibles permettent de transformer plusieurs petites salles en une grande, cette dernière devra aussi être équipée d'un système. Encore mieux, un établissement qui possède un système de sonorisation portatif peut choisir d'y inclure un système d'amplification, ce qui permet de l'installer dans n'importe quelle salle, au besoin.

Comme il s'agit d'une exigence du Code, il appartient donc à l'architecte de s'assurer que les systèmes d'amplification sont prévus dans le projet, et ce, en nombre suffisant. Nouvelle salle, salle existante, cinéma, centre des congrès, centre communautaire, établissement d'enseignement : le choix du système dépend des caractéristiques et de l'usage du bâtiment, des utilisateurs, du besoin de confidentialité, de la gestion des équipements, du budget, etc.

Pour au moins un de ces systèmes, celui par modulation de fréquence, l'installation est simple, rapide et peu coûteuse. Selon Michel Nadeau, l'Association des devenus sourds et des malentendants du Québec est d'ailleurs disposée à guider les architectes lors du choix d'un système. « Nous connaissons les avantages et les désavantages de chacun et nous pouvons conseiller les professionnels. Nous avons, sur notre site Internet, une liste des principaux fournisseurs au Québec. »

De plus, pas besoin d'être malentendant pour profiter des avantages des systèmes d'amplification. Les personnes « bien entendantes » qui se préoccupent de la qualité sonore seront moins dérangées par les craquements du popcorn ou le chuchotement des voisins quand elles utilisent leurs écouteurs et syntonisent la bonne fréquence.

Bon spectacle !

** Architecte à Société Logique.*

RESPONSABILITÉ PROFESSIONNELLE

DES CONTRATS CRÉATIFS

*Comme vous avez pu le constater à la lecture du dernier numéro d'*Esquisses*, les donneurs d'ouvrage font actuellement preuve d'une grande originalité. Certains exigent d'intégrer au contrat des clauses de plus en plus contraignantes pouvant influer sur votre responsabilité ainsi que sur votre protection d'assurance. Le contrat que vous vous apprêtez à signer est-il clair et sans ambiguïtés ? Comprenez-vous réellement ce à quoi vous vous engagez ?*

Marie-Chantal Thouin*

Incontestablement, l'une des tendances des contrats « nouvelle génération » est le renvoi de la responsabilité à l'architecte. Prenons quelques exemples de clauses qui ont récemment été portés à notre attention, et voyons si tout cela est bien catholique.

« L'architecte dégage le client, ses administrateurs, dirigeants, employés, préposés et bénévoles de toute responsabilité pour tout dommage, toute réclamation, toute action ou toute autre poursuite découlant de tout dommage causé à des tiers dans le cadre de l'exécution des travaux. »

Rédigée ainsi, cette clause est inacceptable. L'obligation imposée devrait être limitée aux seules réclamations résultant d'une faute commise exclusivement par l'architecte. Or, cette version ne pose aucune limite à cet égard et vous expose à un recours fondé exclusivement sur les règles de la responsabilité contractuelle. Beaucoup de difficultés en perspective…

« L'architecte s'engage à prendre fait et cause pour le client, ses administrateurs, dirigeants, employés, préposés et bénévoles et à les tenir indemnes de tous déboursés, frais et indemnités lorsque ces derniers sont impliqués dans tout dommage, toute réclamation, toute poursuite ou toute action intentée par des tiers pour tout événement associé à l'exécution du projet. »

Ni l'architecte ni le Fonds ne peuvent s'engager à l'avance à prendre fait et cause pour le donneur d'ouvrage et à assumer sa défense, quelle que soit la nature de la réclamation !

On pourrait vouloir que vous assumiez la responsabilité de l'ensemble des services professionnels du projet, que ceux-ci concernent l'architecture ou les disciplines du génie. Il serait alors prudent de vous assurer que la couverture d'assurance des ingénieurs comporte des garanties au moins équivalentes à la vôtre. Dans le cas contraire, vous pourriez être tenu de payer la partie de l'indemnité excédant la couverture

Photo : Giampaolo Macorig

d'assurance des ingénieurs pour une faute qu'ils auraient commise. Pensez à exiger une copie des preuves d'assurance avant de vous engager à assumer la responsabilité des autres professionnels du projet.

Enfin, au-delà de la responsabilité professionnelle, voici un bel exemple de clause ambiguë.

« Limite du coût total de l'ouvrage
L'architecte, en ce qui concerne les travaux d'architecture, sera le seul responsable du respect de cette partie du coût d'objectif des travaux déterminé au contrat et révisé au moment de l'approbation… »

Ce libellé est manifestement problématique et pourrait être à l'origine de difficultés importantes. Les mots « coût d'objectif des travaux déterminé au contrat » ne font l'objet d'aucune définition. Il est impossible de savoir à quoi ils réfèrent : au contrat de construction ? Au contrat conclu avec l'architecte ?

Bref, l'examen minutieux de vos contrats est une étape au moins aussi importante que la conception de l'ouvrage ! Il en va de votre protection.

** Directrice générale du Fonds des architectes.*

EN CAS DE DOUTE, CONTACTEZ INFO-FONDS

Info-fonds, un nouvel outil mis en place par le Fonds d'assurance, est un service d'urgence permettant d'obtenir une réponse immédiate aux questions que vous vous posez dans le cours normal de votre pratique. Cette assistance est cependant limitée aux demandes présentant une incidence directe sur votre responsabilité professionnelle.

Si vous avez des doutes au sujet des clauses d'un contrat, n'hésitez pas à communiquer avec nous. Vous éviterez ainsi de signer une entente que vous pourriez regretter.

Info-fonds peut également vous assister en cas de reproches liés à l'exécution de l'ouvrage, ou encore vous aider à résoudre des questions relatives au processus d'appel d'offres ou aux règles d'adjudication, etc.

Vous pouvez communiquer avec nous par téléphone, par courriel ou par télécopieur :
infofonds@fondsarchitectes.qc.ca
Directrice service des sinistres :
(514) 842-4979, poste 228
Télécopieur : **514-842-1499**

Kollectif.net

EST FIER DE PRÉSENTER : LA 28E ÉDITION DU TOURNOI DE GOLF DES ARCHITECTES DU QUÉBEC (TGAQ)

LE TGAQ AURA LIEU CETTE ANNÉE LE 9 AOÛT 2012
AU CENTRE DE GOLF LE VERSANT.

TGaq
tournoi de golf des architectes du québec

WWW.TGAQ.NET

« VOTRE PIRE JOURNÉE DE GOLF EST TOUJOURS MIEUX QUE VOTRE MEILLEURE JOURNÉE DE TRAVAIL. »

© Julien Perron-Gagn photographe

EN PARTENARIAT AVEC :

Personnel qualifié AHC / AHC's employed

INDUSTRIELLE ALLIANCE
ASSURANCE ET SERVICES FINANCIERS INC.

ROXUL
L'isolant à son meilleur

edp

jura

Schluter Systems

Financière des professionnels

LuxTec

SOPREMA

FRANSYL

MAÇONNEX

v2com.biz

GROUPE CONSEIL SD

OWENS CORNING
MIEUX VIVRE GRÂCE À L'INNOVATION

WALLTITE ECO

EN SOUTIEN DE :

au canada architectes de l'urgence

CENTRE DESIGN

Le TGAQ est fier de la d signation
Montr al Ville UNESCO de design

MONTRÉAL
VILLE UNESCO
DE DESIGN

conception + r alisation - volume2.ca

QUI FAIT QUOI ?

Ce nouvel article de la série Qui fait quoi ? *s'intéresse aux organismes actifs dans le domaine de l'accessibilité des bâtiments aux personnes handicapées. Des mines de renseignements pour les professionnels de l'aménagement.*

Photo : Philippe Leroyer

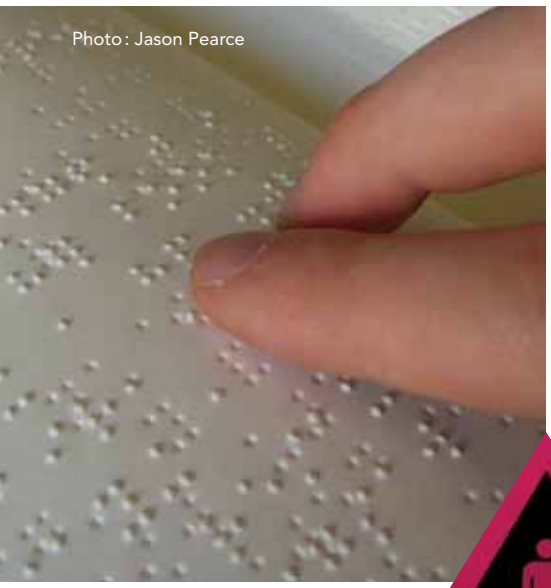


Photo : Jason Pearce

Photo : Biscarotte

OFFICE DES PERSONNES HANDICAPÉES DU QUÉBEC

Créé en 1978, l'Office des personnes handicapées du Québec (OPHQ) a pour mission de faire respecter la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale. Dirigé par un conseil d'administration de 16 personnes et employant 135 collaborateurs, il dépend du ministère de la Santé et des Services sociaux. Le siège social est situé à Drummondville, mais l'organisme dispose de bureaux à Montréal et Québec.

L'Office produit et met en œuvre un plan stratégique afin d'accroître l'inclusion des personnes handicapées et de leurs familles dans la société québécoise. En avril 2010, il a produit le document *Adapter sa pratique professionnelle aux besoins des personnes handicapées*, une démarche qui s'adressait aux ordres professionnels et à laquelle l'OAQ a été associée. La collaboration se poursuit d'ailleurs puisqu'un groupe de travail réunit actuellement l'Ordre et l'OPHQ. L'objectif est d'aboutir à des recommandations concernant, d'une part, les services de l'Ordre et, d'autre part, les architectes. À noter : une mention honorifique OPHQ-Société Logique est remise par l'OAQ et ces deux partenaires dans le cadre des Prix d'excellence en architecture.

L'OPHQ travaille avec la Régie du bâtiment du Québec à l'amélioration de la réglementation, notamment à la préparation du Règlement sur l'adaptabilité des logements, qui sera intégré à la section 3.8 du Code de construction. Ce règlement concerne toutes les nouvelles constructions de plus de trois étages et de plus de huit logements. L'OAQ a été consulté par la Régie.

La direction générale de l'Office est assurée par M^e^ Céline Giroux.

SOCIÉTÉ LOGIQUE

Société Logique est un organisme à but non lucratif fondé en 1981 par des personnes ayant des limitations fonctionnelles. Elle fait la promotion du concept d'accessibilité universelle et propose des consultations en aménagement. Quatre architectes travaillent au sein de l'équipe, qui compte neuf personnes à Montréal et à Québec. Ces professionnels peuvent évaluer des aménagements existants, élaborer des solutions d'accessibilité ou apporter une expertise dans un projet de construction.

Société Logique possède cinq immeubles totalisant 166 logements sociaux, dont 20 % sont occupés par des personnes ayant des limitations fonctionnelles. Ils servent notamment de projets de démonstration.

En plus de la collaboration aux Prix d'excellence en architecture, l'OAQ fait régulièrement appel à

Société Logique pour donner des cours sur l'accessibilité universelle dans le cadre de la formation continue des architectes.

Le conseil d'administration de Société Logique, qui compte aussi neuf membres, est présidé par Jean-Pierre Morier. Sophie Lanctôt est directrice générale.

KÉROUL

Kéroul est un organisme à but non lucratif qui informe et représente, et qui fait la promotion du tourisme et de la culture accessibles aux personnes handicapées. Il donne notamment de l'information sur les bâtiments et installations de villégiature accessibles et travaille à améliorer l'offre avec le ministère du Tourisme et les entreprises privées.

Kéroul offre un service d'évaluation et de certification, en plus de conseils. Sur son site, l'organisme diffuse entre autres une brochure, *Accès sans obstacles*, qui résume les principales caractéristiques du parcours sans obstacles selon le Code de construction et les critères de Kéroul, tout en rappelant les obligations légales et les avantages fiscaux liés aux modifications d'un immeuble. On trouve aussi sur le site des exemples de bonnes pratiques en aménagement ainsi que les normes applicables (issues de la Régie du bâtiment, du Bureau de normalisation du Québec, etc.).

ALTERGO

AlterGo est le nom de l'ancienne Association régionale pour le loisir des personnes handicapées de l'île de Montréal, créée en 1975 et regroupant 85 organismes ou services de loisirs municipaux. Information, soutien, représentation et élaboration d'un programme d'accompagnement en loisir font partie de ses activités.

Spécialisée dans les domaines du loisir et du sport, AlterGo a produit des documents utiles, même s'ils datent un peu : *Guide de référence en accessibilité pour les équipements de loisir* et *Mode d'accès*, un guide pratique à l'intention des organisateurs d'événements publics. L'organisme fait de la formation non pas technique, mais axée sur la sensibilisation et la communication.

COMITÉ D'ACTION DES PERSONNES VIVANT DES SITUATIONS DE HANDICAP

Le Comité d'action des personnes vivant des situations de handicap, plus connu sous son acronyme CAPVISH, veut faire progresser la cause des personnes ayant une incapacité motrice. Son action se concentre sur la ville de Québec, où il est implanté depuis 1996.

L'organisme communautaire offre sur son site une section « Boîte à outils » couvrant divers sujets utiles pour qui veut défendre et promouvoir l'accessibilité. Les sections « Législations », « Normes d'accessibilité » et « Analyse de l'accessibilité » sont particulièrement intéressantes pour les architectes puisqu'elles contiennent de l'information concernant les normes de conception sans obstacles et de nombreuses autres références, comme le *Guide pratique en accessibilité universelle* (publié conjointement par la Ville de Québec, l'Institut de réadaptation en déficience physique de Québec et le Centre interdisciplinaire de recherche en réadaptation et intégration sociale).

acle
association des consultants et laboratoires experts
Ingénierie des sols et matériaux
Géoenvironnement
Toiture et étanchéité

Ingénierie des sols et matériaux
DES PARTENAIRES DE QUALITÉ
Géoenvironnement
Toiture et étanchéité

L'ACLE est l'unique association québécoise de firmes indépendantes de services de consultation, surveillance, ingénierie et d'essais dans le domaine de la construction et de l'environnement.

Notre mission est de développer, promouvoir et sauvegarder les intérêts techniques et commerciaux communs des firmes membres et de leurs clients.

Consultez nos experts, ils vous apporteront des solutions adaptées et novatrices aux problèmes les plus complexes.

↘ 93 FIRMES ACTIVES AU QUÉBEC

↘ PLUS DE 2 600 PERSONNES QUALIFIÉES À VOTRE SERVICE

T : 514 253-2878 info@acle.qc.ca
acle.qc.ca

EX ÆQUO

Ex æquo défend depuis 1980 les droits des personnes ayant une déficience motrice. Établi à Montréal, cet organisme sans but lucratif fait des présentations pour sensibiliser les professionnels, les gestionnaires d'immeuble et les autorités publiques aux besoins des personnes handicapées. Son président est André Desjardins.

INSTITUT NAZARETH ET LOUIS-BRAILLE

Fondé en 1861, l'Institut Nazareth et Louis-Braille est un centre de réadaptation au service des personnes ayant une perte de vision partielle ou totale. C'est l'un des six établissements fondateurs du Centre de recherche interdisciplinaire en réadaptation (CRIR) du Montréal métropolitain. Unique en son genre, il comporte un volet universitaire (recherche et enseignement) et assure une veille informationnelle, en plus d'évaluer les technologies.

L'Institut travaille au sein de différents comités en lien avec l'aménagement et publie par exemple le fascicule *Critère d'accessibilité répondant aux besoins des personnes ayant une déficience visuelle*, un recueil de fiches techniques, ainsi que le *Guide d'adaptation des ascenseurs.*

ASSOCIATION DES ÉTABLISSEMENTS DE RÉADAPTATION EN DÉFICIENCE PHYSIQUE DU QUÉBEC

L'Association des établissements de réadaptation en déficience physique du Québec (AERDPQ) regroupe les 21 établissements du réseau de la santé et des services sociaux qui interviennent sur la déficience auditive, du langage, motrice ou visuelle. Sur son site, on peut trouver les coordonnées pour chaque région. La clientèle est d'environ 77 500 personnes par an.

Ces centres emploient 6800 professionnels au sein d'équipes multidisciplinaires, et ils peuvent conseiller les architectes sur les éléments d'accessibilité en fonction des types de déficience.

D'AUTRES ORGANISMES, SANS ÊTRE VOUÉS EXCLUSIVEMENT AUX BESOINS DES PERSONNES HANDICAPÉES, OFFRENT DES RESSOURCES UTILES AUX ARCHITECTES

- La Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) publie plusieurs feuillets d'information, dont la série « Une habitation accessible dès la conception », présentée par thèmes (rampes d'accès, cuisine, etc.). Elle coordonne aussi *Bâti-Flex : Le guide du professionnel*, qui décrit la conception et la construction d'une habitation adaptée.
- Normes CSA (pour Canadian Standards Association) crée et met à jour plusieurs normes, dont celles concernant la conception accessible pour l'environnement bâti ou pour les monte-personnes (respectivement les normes B651-F04 et B651.2-F07).
- La Régie du bâtiment du Québec (RBQ) diffuse le *Guide d'utilisation des normes de conception sans obstacles*. Son bulletin *Info-RBQ* traite à l'occasion de sujets liés à l'accessibilité. Récemment, l'un des numéros rappelait par exemple les exigences en matière de construction sans obstacles des « condos-hôtels ».

AERMQ

Panneaux modulaires - Panneaux isolés préfabriqués
Revêtements métalliques pour murs et toitures
Fibrociment - Bardages - Terra-Cotta - Déclins

Association des entrepreneurs en revêtements métalliques du Québec

Pour assurer leur qualité, **EXIGEZ DANS VOS DEVIS** que l'exécution des travaux de revêtement soient exécutés par un entrepreneur spécialisé **EXPERT** membre de l'**AERMQ**!

Centre Desjardins Granby - Haute-Yamaska
Architectes : Favreau Blais / Birtz Bastien Beaudoin Laforest
Entrepreneur : Revêtement RHR inc.

Terminal de Croisières Internationales à Saguenay
Architectes : Alain Voyer Architecte
Entrepreneur : Pro-Sag Mécanique Inc. et Produits Vaillancourt

SERVICES OFFERTS SANS FRAIS AUX ARCHITECTES
- Assistance dans la conception de projets faisant usage de systèmes de revêtement métallique.
- Manuel technique complet avec détails, devis types et informations sur les matériaux et produit connexes.

À spécifier dans vos devis

CERTIFICATION DE CONFORMITÉ DES MATÉRIAUX
- Vérification des matériaux au chantier incluant la confirmation des calibres d'éléments métalliques avec micromètre.
- Transmission des rapports d'inspection aux architectes
- Émission de CERTIFICATS DE CONFORMITÉ des matériaux.
- Tous les frais du programme assumés par l'AERMQ

Hôtel Marriott de l'aéroport Montréal - Trudeau et siège social d'aéroports de Montréal
Architectes: Provencher Roy + Associés Architectes
Entrepreneur:Revêtements Alnordica Inc.

Centre Hospitalier Universitaire de Québec (CHU) Centre de recherche clinique en Oncologie
Architectes: Consortium de 3 bureaux: Amiot Bergeron, architectes / Lemay Guy Harvey, architectes et urbaniste
Entrepreneur: Ferblanterie R. Martin Inc.

Condominium Domaines Les Manoirs
rchitectes : Bergeron Thouin
Entrepreneur : Revêtement Métalliques Fortin Inc.

- Ce concours vise à reconnaître les architectes qui s"illustrent avec des projets de grande qualité architectural et qui font usage de systèemes de revêtement métallique.

La date limite pour soumettre un projet pour l'édition 2013: 30 novembre 2013

Concours de design 2013
www.aermq.qc.ca

NOUS SOMMES DÉMÉNAGÉS!

1295 Newton, suite 100
Boucherville, Québec
J4B 5H2

450 655-1657
1-877-434-1164

NOUVEAUX MEMBRES

Le 15 février 2012

Fuentes, Victor Armand
Gomez Alves, Lino José

Le 2 mars 2012

Lenoir, Sylvain
Saliani, André

Le 1er avril 2012

Admettre, Mackenzie
Alarie, Pascal
Ballard, Maryse
Beaulieu, Philippe
Bélanger, Laurie
Bernier, Alexandre
Bilodeau, Brigitte
Bilodeau, Nicolas
Boies, Caroline
Boucher, Julie
Calvo, Maria Ines
Caron, Mathieu
Caroussos, Apostolos
Charbonneau-Deslauriers, Vincent
Chélin, Annie
Cloutier, Anthony
Couture, Patricia
Cyr, Marie-Ève
Damme-Gonneville, Laurie
Dionne, Julie
Dusseault-Lepage, Etienne
El Hrichi, Ghita
Ethier Chiasson, Marie-Ève
Fafard, Guillaume
Filcich, Catherine
Forest, Olivier
Gabriel, Lucie
Gagné, Lise
Gamache, Michel
Girard, Caroline
Goulet, Vincent
Grondin, Marc-Antoine
Guimont, Geneviève
Jones, Jimmy-Lee
Lachance, Matthieu
Laurin, Yannick
Lauzé, Louis-Philippe
Lemay, Philippe
Lévesque, Véronique
Maheux, Catherine
Mailhot, Renée
Marcotte, Dany
Marinier-Doucet, Dahlia
Marquis, Simon
Martel, Yan Carl
Martineau Soto, Jean-Sébastien
Miron, Andrée
Montmartin, Fanette
Morest, Guillaume
Nguyen, Ngoc Anh
Paradis, Marc
Parent, Sébastien
Perié, Valérie
Pilote, Renaud-Marc
Psychas, Dionisios
Roger, Hélène
Ronald, Darrel
Séguin, Frédéric
Simard, Rachel
Smith, Julie Ann
Tremblay, Andréanne
Tremblay, Stephanie Helen
Turmel, Jean
Villalon, Juan Carlos
Vincent, Karine
Yam, Joyce
Zheng, Hua

Le 19 avril 2012

Angelescu, Octavia
Angers, Anne-Marie
Aubin, Jonathan
Ayoub, Christine
Beaudin, Nathalie
Beaudoin, Jean
Bedikian, Mania Carmen
Bélanger, Josée
Bergeron, Philippe
Bérubé-Dufour, Marianne
Boissonneault, Julie
Bontemps, Arnaud
Bosha, Ramzi
Bouchard, Lysiane
Bourque, Marlène
Bousquet, Caroline
Charland, Martin
Dupont, Christian
Frappier, Louis-Philippe
Héroux, Nathalie
Huet, Geneviève Michelle
Lafrance, Jenny
Laguerre, Michel
Lamarre-Biebuyck, Eve
Laporte, Jean-Simon
Larivière, Marie-Andrée
Larochelle-Morin, Anne-Sophie
Lemercier, Céline
Martineau, François
Maurand, Eric Henri
Morin, Bruno
Nataf, Ian
Ouellet, Mélanie
Paquin, Yan
Parenteau, Jean-Philippe
Pelletier, Robin
Pineault, Nathalie
Pitre, Jean-Nicolas
Plamondon, David
Pomerleau, Katherine
Prosper, Daphnée
Simard, Sabrina
Somogyi, Steven
Tahri, Salah-Eddine
Tanguay, Mathieu
Thibault, Myriam
Thivierge, Charles
Wong, Ngae-Chi

RÉINSCRIPTIONS

Le 14 novembre 2011
Tremblay, Claude

Le 6 février 2012
Sauvé, Annie-Claude

Le 15 février 2012
Janjic, Miodrag

Le 1er avril 2012
Rheault, Linda

Le 19 avril 2012
Brien, Jean
Leclerc, Eugène

DÉMISSIONS

Le 6 février 2012
Bourgouin-Bégin, Francine
Derome, Robert

Le 8 février 2012
Miquelon, Marie-Claude

Le 2 mars 2012
Méthot, Jacques

Le 15 mars 2012
Liszkowski, Stefan

Le 26 mars 2012
Lauriault, Serge

Le 28 mars 2012
Simonsen, John Cochran

Le 30 mars 2012
Lebeau, Lyne

Le 31 mars 2012
Bélisle, Monique
Bergeron, Denis
Borgesi, Alfio
Cassan, Stephane
Groulx, Daniel
Lafrance, Gilles
Lapointe, Alexandre
Nemeth, Ronald
Normand, Hugo

Le 1er avril 2012
Blain, André
Bombardier, Daniel
Cheng, Shuk-Man Edith
Forcier, Pierre
Gauthier, Marie
Saint-Pierre, Michel L.

Le 2 avril 2012
Tardif, René

Le 5 avril 2012
Lau, Lily

Le 7 avril 2012
Tardif, Benoit

Radiation temporaire à la suite d'une décision du conseil de discipline

Le 12 avril 2012
Tserotas, Christos

DÉCÈS

Le 5 février 2012
Lamothe, Georges Jr.

Le 15 mars 2012
Laporte, Luc Ferdinand

DÉCISIONS DU CONSEIL DE DISCIPLINE

Lafontaine, Marc
Lussier, Yves C.
Tserotas, Christos

Pour en savoir plus, veuillez consulter le site Web de l'Ordre des architectes du Québec (www.oaq.com) sous l'onglet Protection du public – Décisions et jugements.

BAMBOU

Sous la direction de Simone K. Schleifer

Alors qu'on redécouvre les matériaux naturels en construction, le bambou est laissé de côté malgré ses atouts. Ce livre veut réparer cet oubli. Il est préfacé par Mauricio Cardenas Laverde, architecte colombien spécialiste de l'utilisation du bambou dans le bâtiment, dont la firme est située à Milan. Il cherche à démontrer l'intérêt du matériau, en dépit de normes de construction qui l'ignorent. Renouvelable, «l'acier végétal» possède de nombreuses qualités environnementales et structurales. Les projets présentés, sélectionnés avec soin, sont d'une grande diversité, depuis des utilisations traditionnelles jusqu'à des édifices aux lignes contemporaines. Architecture, ingénierie et mobilier urbain sont au menu. Certaines photographies sont époustouflantes. On se met à rêver devant celle d'un amphithéâtre dont la structure est en bambou !

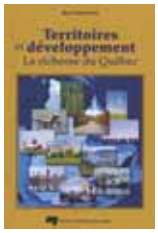
■ ÉDITIONS PLACE DES VICTOIRES, 2011, 384 PAGES

BOIS, SYSTÈMES CONSTRUCTIFS

Josef Kolb

Le bois occupe une place grandissante dans le monde du bâtiment, et on découvre toujours de nouvelles façons de l'utiliser. On commence même, quoique très timidement à cause d'une réglementation un brin désuète, à construire des immeubles à ossature de bois qui dépassent les trois étages. D'où l'importance de pousser davantage nos connaissances sur ce matériau trop longtemps relégué à un rôle secondaire en architecture. *Bois* est un des multiples rejetons de cette intelligente série sur les systèmes constructifs publiée par les Presses polytechniques et universitaires romandes et il ne fait aucunement honte à la famille. Organisé clairement, l'ouvrage s'étend longuement sur les principes des structures porteuses ainsi que sur l'enveloppe, les murs et les planchers. Les textes sont appuyés par des photographies, schémas et autres illustrations d'une grande pertinence. Il y a un peu d'adaptation à faire puisque les normes auxquelles on fait référence sont européennes, mais ce bouquin a sa place dans tout bureau qui souhaite explorer le potentiel du noble matériau.

■ PRESSES POLYTECHNIQUES ET UNIVERSITAIRES ROMANDES, 2E ÉDITION, 2011, 320 PAGES



TERRITOIRES ET DÉVELOPPEMENT : LA RICHESSE DU QUÉBEC

Marc-Urbain Proulx

Vous voulez comprendre le territoire québécois ? Lisez ce bouquin. D'accord, c'est un ouvrage pointu, conçu pour les étudiants d'université. Mais l'effort intellectuel en vaut la peine. Signé par Marc-Urbain Proulx, professeur en économie régionale à l'Université du Québec à Chicoutimi et spécialiste du développement territorial au Québec, il explique comment le territoire a été occupé et continue de se transformer, comment il est gouverné et quels défis il pose à l'heure de l'innovation et du développement durable. Bien que théories et concepts abondent, ils sont illustrés par des exemples concrets tirés de lieux divers : métropolitains, urbains, périphériques, régionaux et ruraux. Car au Québec, la gestion du territoire s'effectue de manière éclatée à ces différents échelons, ce qui complexifie d'autant plus la tâche des spécialistes de la planification et de l'aménagement. Grâce à cet ouvrage, vous comprendrez mieux comment interagissent les différents acteurs concernés par la gestion publique du territoire. Et vous saurez du même coup comment mieux l'aborder.

■ PRESSES DE L'UNIVERSITÉ DU QUÉBEC, 2011, 444 PAGES

ARCHITECTURES DE DEMAIN : PROJETS FUTURISTES

Sous la direction de Simone K. Schleifer

Vous aimez les romans d'anticipation ou les bandes dessinées dont le décor est une ville futuriste ? Vous apprécierez ce livre, essentiellement constitué d'esquisses et de croquis de 73 projets avant-gardistes imaginés par des firmes d'architecture du monde entier. Sans surprise, deux tendances, souvent poussées à l'extrême, ressortent : la verticalité et l'efficience énergétique. L'alliance du végétal et du bâti semble également inéluctable. L'ouvrage est séparé en trois parties : planification urbaine, résidences collectives et résidences individuelles. Certains exemples tiennent évidemment plus de la réflexion théorique que du projet réalisable, mais d'autres ont vu ou verront le jour. S'il est parfois difficile de se faire une idée des conditions de vie qui découleraient, par exemple, d'une ville amphibie et autonome, le livre a le mérite de questionner nos représentations du cadre bâti.

■ ÉDITIONS PLACE DES VICTOIRES, 2011, 600 PAGES

ARCHITECTURE ET ÉNERGIE : UN ENJEU POUR L'AVENIR

Sous la direction de Simone K. Schleifer

Ce livre rédigé en six langues est séparé en deux parties. La première est consacrée aux principes de base d'un bâtiment écoénergétique et aux outils mis à la disposition des professionnels pour y arriver. Les textes étant extrêmement courts, l'intérêt réside essentiellement dans les schémas et les photos variés, une vulgarisation efficace pour les néophytes. Les 300 autres pages devraient davantage intéresser les architectes. Plus d'une trentaine d'études de cas illustrent six certifications en économie d'énergie utilisées dans le monde : Green Star, LEED, Passivhaus, Minergie, Effinergie et BREEAM. Il est plutôt rare de les voir ainsi réunies dans un même ouvrage. Dans cette partie aussi, les illustrations (photos, esquisses, plans, schémas) ont la vedette, à côté de quelques informations plus techniques. Six professionnels experts ont été mis à contribution pour la sélection des exemples et la rédaction.

■ ÉDITIONS PLACE DES VICTOIRE, 2011, 384 PAGES

EN IMPARFAITE SANTÉ : LA MÉDICALISATION DE L'ARCHITECTURE

Sous la direction de Giovanna Borasi et de Mirko Zardini

Faisant écho à l'exposition du même nom, qui prenait l'affiche au Centre Canadien d'Architecture (CCA), *En imparfaite santé* s'intéresse aux rapports entre santé, design, environnement et architecture. Il insiste sur la nécessité de sortir des paradigmes médicaux pour viser à prendre soin des humains et de leur environnement. Voulant provoquer une réflexion plutôt que de simplement publier un catalogue d'exposition, les deux conservateurs du CCA se sont entourés d'un bataillon de collaborateurs multidisciplinaires. Le résultat débouche sur des thèses toutes plus riches les unes que les autres : de l'amiante aux bains de soleil, l'ouvrage insiste sur la nécessaire « démédicalisation » de l'architecture, du paysagisme et de l'urbanisme. Notre société obsédée par la santé devrait voir celle-ci non pas comme l'absence de maladie, mais plutôt comme un état général de bien-être, retient-on, et il est aussi du ressort des architectes d'y contribuer. Voilà un point de vue inusité et remarquablement articulé autour d'enjeux contemporains bien concrets. À noter : une version numérique du livre, première incursion du CCA dans l'édition électronique, sera disponible dès juillet.

■ CENTRE CANADIEN D'ARCHITECTURE ET LARS MÜLLER PUBLISHERS, 2012, 400 PAGES

LE PAYSAGE EN PRÉALABLE

Sous la direction de Ariella Masboungi

Cette collection présente chaque année le travail du dernier lauréat du Grand Prix de l'urbanisme français. Le paysagiste Michel Desvigne, héritier du titre 2011, arbore une feuille de route impressionnante où figurent le réaménagement du vieux port de Marseille, le viaduc de Millau, le quartier Lyon Confluence et les jardins du musée de Minneapolis. Pour lui, le paysage est l'initiateur de la recomposition urbaine. La clé d'un paysage réussi repose sur des interventions à juste échelle, apportant la bonne réponse à la bonne dimension. Comme les villes sont déjà largement artificialisées et maintes fois modifiées, il invite les spécialistes de l'aménagement à procéder par étapes, à long terme et de façon durable. Fervent admirateur de Frederick Law Olmsted, concepteur du parc du Mont-Royal et de Central Park, il propose une relecture de ses travaux, riches d'enseignement en matière de durabilité. Enfin, les dernières pages du bouquin sont consacrées aux travaux de l'architecte et urbaniste catalan Joan Busquets, Prix spécial du jury. Malgré sa facture européenne, cette plaquette joliment illustrée suscite d'indispensables réflexions sur le paysage.

■ ÉDITIONS PARENTHÈSES ET DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AMÉNAGEMENT, DU LOGEMENT ET DE LA NATURE, 2011, 128 PAGES

LE CORBUSIER: BÉTON BRUT AND INEFFABLE SPACE, 1940-1965

Roberto Gargiani et Anna Rosellini

Voilà un ouvrage qui change des habituelles hagiographies consacrées aux grands architectes du 20e siècle. Scrutant davantage la dernière portion de la vie de Le Corbusier, les auteurs se sont intéressés à la vision artistique du développement de ses projets, épluchant scrupuleusement les archives. S'attardant particulièrement à son exploration perpétuelle du béton brut comme élément d'expression artistique, Gargiani et Rosellini racontent Ronchamps, Chandigarh et autres Unités d'habitation en exposant l'incessante quête de perfection de celui qui aimait bien jongler avec des concepts un peu abstraits, comme le bien nommé espace indicible. On ne devient pas un tel monstre sacré sans avoir quelques penchants mégalos, et quelques anecdotes nous rappellent que Le Corbusier n'échappe pas à la règle : en 1961, alors que le parlement était à peine terminé à Chandigarh, il demandait au premier ministre indien Nehru de le classer afin d'assurer qu'on ne recouvre jamais ses surfaces de béton brut. Le classement n'a jamais eu lieu, mais le sacrilège, lui, a été commis…

■ EPFL PRESS, 2012, 590 PAGES

Nos nouveaux styles sauront vous inspirer!

Découvrez notre Pierre Shadow Stone® qui se distingue par son apparence unique en saillie qui convient parfaitement aux conceptions contemporaines. Nous avons ajouté trois nouvelles couleurs pour votre créativité.

Notre Brique Contemporaine par ses grandes longueurs offre un effet remarquable et une originalité saisissante dans une riche palette de cinq couleurs.

Notre pierre de construction, produit entièrement vert, vous offre une durabilité accrue, une liberté de conception et une garantie à vie.

Simplement pierre^MC

450.437.7165 | www.arriscraft.com

Arriscraft
Pierre de Construction · Brique · Calcaire

ATTIREZ L'ATTENTION!

Charlotte Douglas International Airport, Charlotte, NC

Faites tourner les têtes avec le Versa-Dek®!

Le tablier métallique architectural le plus esthétique de l'industrie est distribué en exclusivité au Canada par Canam. Exploitez le potentiel illimité des jeux de formes, de lignes et de couleurs offerts par le Versa-Dek® pour créer des projets qui impressionnent.

Élevez votre créativité avec Versa-Dek®.

Contactez nos spécialistes en solutions architecturales par téléphone au 1 877 499-6049 ou en ligne à www.canam-poutrelle.ws/contact-architecte.

Canam, un monde de solutions pour soutenir vos créations.

CANAM

Solutions et Service sur mesure

Une division de Groupe Canam

www.canam.ws/architectes

Versa-Dek® est une marque enregistrée de Metal Dek Group®.

TD Assurance
Meloche Monnex

Pour une 7e année, obtenez votre part de la ristourne de 150 000 $

Offre exclusive pour les membres de l'Ordre des architectes du Québec

Pour une septième année, grâce à l'excellente performance de votre programme d'assurance, TD Assurance Meloche Monnex est fière de pouvoir remettre à plus de 1 300 membres de l'Ordre des architectes du Québec une ristourne de 150 000 $[1].

Cette ristourne se traduit par une réduction de 7 % sur les tarifs de groupe déjà consentis sur vos assurances habitation et auto.

Profitez de votre ristourne dès aujourd'hui :

514-850-6175 ou **1-888-656-2324**

Lundi au vendredi, de 8 h à 20 h. Samedi, de 9 h à 16 h.

www.melochemonnex.com/oaq

Programme d'assurance recommandé par :

ORDRE DES ARCHITECTES DU QUÉBEC

TD Assurance Meloche Monnex, fière partenaire du :

Prix d'excellence en architecture 26e édition

TD

Le programme d'assurances habitation et auto de TD Assurance Meloche Monnex est souscrit par **SÉCURITÉ NATIONALE COMPAGNIE D'ASSURANCE**. Le programme est distribué par Meloche Monnex assurance et services financiers inc. au Québec et par Meloche Monnex services financiers inc. dans le reste du Canada.

[1]Certaines conditions et restrictions s'appliquent. L'offre est ouverte aux membres du groupe de l'Ordre des architectes du Québec. La ristourne est offerte au Québec seulement et sera appliquée du 1er septembre 2011 au 31 août 2012 pour les nouvelles polices d'assurances habitation, auto et moto, et du 1er novembre 2011 au 31 octobre 2012 pour les renouvellements d'assurances habitation, auto et moto. Pour plus de détails, rendez-vous au www.melochemonnex.com/oaq.

MD/Le logo TD et les autres marques de commerce sont la propriété de La Banque Toronto-Dominion ou d'une filiale en propriété exclusive au Canada et(ou) dans d'autres pays.