

Collectivités viables

Le bulletin d'information de Vivre en Ville

Volume 2, numéro 1, Février 2003

Sommaire

☼ Mot de la direction	2
☼ Orientations gouvernementales pour la CMQ	2, 3
☼ Vivre la ville sur votre toit	4, 5
☼ Les collectivités : Figées ou en constante évolution ?	6
☼ Activités, calendrier	7
☼ Présentation de Vivre en Ville	8

**Syntonisez
Vivre en Ville,**

le mardi de
9h00 à 10h00
sur les ondes
de **CKRL 89,1 MF**
www.ckrl.qc.ca



Planification, végétalisation et design urbain

Mot de la direction

Aménagement du territoire : l'heure des choix

Puisque les nouvelles villes en sont aux bilans des regroupements au plan organisationnel, c'est donc dire que nous serons en mesure de débiter la planification à long terme de leur territoire. En analysant les plus récentes données démographiques, force est d'admettre que nous devons faire des choix de société en ce qui concerne l'aménagement du territoire des agglomérations. Tout un processus est mis en marche pour que les nouvelles villes se définissent une vision stratégique dans tous les domaines d'activités et plus particulièrement en ce qui a trait à la planification de leur territoire.

Tous les acteurs devront s'impliquer activement dans ces processus afin d'en arriver à des outils qui guideront à long terme le développement du territoire mais surtout qui font état d'une vision réellement partagée par l'ensemble des intervenants des domaines qui forment les villes, les villages et les régions.

Considérant la réalité économique, environnementale et surtout sociodémographique, la société devra faire des choix quant aux investissements liés au modèle d'aménagement qui prévaut sur le

territoire québécois. Il est clair que nous ne pourrions à la fois dépenser des sommes considérables dans les routes et réinvestir massivement dans les transports collectifs. D'autre part, les besoins en santé et en éducation ne cesseront de croître dans les prochaines années. L'État ne saurait faire les frais d'un retour aux déficits. Ainsi, nous ne pourrions faire plaisir à tous les secteurs et couper la poire en huit avec pour résultats de faibles retombées. Il est donc impératif d'étudier les conséquences de ces choix et de s'assurer que la priorisation des investissements veillera à en retirer le maximum de retombées pour la société québécoise. Ces choix, en matière d'aménagement du territoire, devront prendre en considération les autres secteurs d'activités.

Vivre en Ville s'impliquera activement dans cette réflexion et tentera de vous alimenter, par divers outils, afin que vous puissiez également, selon vos intérêts, participer à cet exercice pour affirmer clairement la vision de collectivités viables qui devrait guider le développement des agglomérations québécoises.

Reconnaissance de Vivre en Ville

Toute l'équipe de Vivre en Ville a reçu une nouvelle formidable à la fin du mois de janvier. En effet, l'organisme a été reconnu officiellement par le Ministère de l'Environnement du Québec par le programme de

soutien à la mission des organismes nationaux. Cela n'est pas étranger à l'excellent travail réalisé par toute l'équipe qui s'est affairée durant l'année afin de s'assurer de remplir les conditions du programme.

Vivre en Ville est désormais en mesure de mettre activement en œuvre un programme Collectivités viables à travers les régions du Québec. En partenariat avec les organismes implantés dans le milieu, nous pourrions structurer plus efficacement des actions régionales en lien avec la mise en œuvre de la Trousse éducative « Vers des collectivités viables ». Nul besoin de vous dire que toute l'équipe s'est réjouie de cette nouvelle positive qui permet de nous assurer un meilleur avenir.



Jérôme Vaillancourt
Jérôme Vaillancourt
directeur général, VIVRE EN VILLE

Pour un développement cohérent et durable de l'agglomération

Le 18 décembre 2002, le gouvernement du Québec déposait ses orientations en matière d'aménagement du territoire pour la Communauté métropolitaine du Québec (CMQ). Ces orientations permettent de dégager une vision et des pistes d'intervention sur lesquelles reposeront l'aménagement et le développement de la région. À partir de nombreux défis, allant de la consolidation du développement urbain et du maintien de la qualité de vie en passant par la planification intégrée du transport, de l'aménagement du territoire et de la lutte à la dépendance automobile, le gouvernement a développé des orientations qui devront guider, avec le cadre d'aménagement, le schéma d'aménagement que la CMQ devra élaborer d'ici la fin 2006.

Ces défis étaient sur la table avant la réforme municipale. Mais cette dernière a permis un renouvellement des façons de les relever. Ces nouvelles façons sont exposées dans les orientations, les engagements et les objectifs du gouvernement que contiennent ce document.

Étalement urbain « zéro », transports alternatifs à l'auto, qualité de vie et ... autoroutes !

En parcourant le document *Orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire pour la Communauté métropolitaine de Québec*, plusieurs éléments se démarquent.

Les deux chapitres sur lesquels nous portons notre attention ici sont celui sur l'urbanisation et les milieux de vie et celui sur les transports.

Mais avant de les aborder, un aspect présent dans le chapitre *Capitale nationale et site remarquable* vaut la peine d'être mentionné. Il s'agit du rôle que peut jouer la localisation des immeubles gouvernementaux en termes de consolidation du tissu urbain et de structuration du transport en commun. Il est permis de croire que les autorités réfléchiront avant d'installer un édifice public dans un champ près duquel les autobus ne circulent pas souvent et donneront l'exemple en implantant leurs immeubles dans des secteurs stratégiques. C'est une excellente initiative qui mériterait de s'appliquer aux autres types d'entreprises et sphères d'activités (logements abordables, centres de divertissement, etc.).

Les orientations gouvernementales visent, en matière d'urbanisation, l'étalement urbain « zéro ». Pour y arriver, il faudra que la CMQ définisse un périmètre d'urbanisation et axe son développement dans des zones bien ciblées qui sont déjà viabilisées, c'est-à-dire pourvues en services. On veut ainsi privilégier la consolidation plutôt que l'étalement, une plus grande mixité des fonctions, et diminuer la dépendance à l'automobile par des aménagements plus conviviaux, sécuritaires et facilitant les déplacements avec d'autres modes que la voiture. Provenant d'un document gouvernemental, c'est assez remarquable.

De plus, le gouvernement a comme objectif « d'orienter en priorité le développement urbain en fonction des pôles d'activités ou de services et des axes majeurs de transport en commun, et accroître la multifonctionnalité [...] ». Autrement dit, il veut mettre en œuvre le concept de collectivités viables, c'est-à-dire intégrer les (re)déve-

loppements aux transports collectifs et alternatifs (TCA), consolider les quartiers situés près des axes majeurs de transport en commun, augmenter la mixité des fonctions, bref, créer des milieux de vie « à échelle humaine ».



Localisation intelligente : le Centre des congrès de Portland (Oregon) construit tout près du tram.

Autre orientation intéressante dans cette section : « Privilégier la mise en place de commerces qui ne seront pas de nature, par leur multiplication, leur emplacement et leur taille, à nuire à la consolidation des pôles existants ou à la revitalisation des artères commerciales existantes ». Exit, les grandes surfaces ? L'effet de mode aura peut-être raison de celles-ci avant l'application du schéma d'aménagement en 2007... Mais quand on connaît l'effet des grandes surfaces sur l'activité des petits commerçants et sur

l'environnement, il faut souhaiter que les élu(e)s de la CMQ agissent maintenant et non pas dans cinq ans pour interdire ce type de commerces.

Par l'orientation gouvernementale portant sur la qualité des milieux de vie, on souhaite augmenter la diversité et la qualité de ces milieux en tenant compte des nouvelles réalités sociodémographiques, notamment en modifiant et en adaptant les règles urbanistiques, les lois et les règlements sur le zonage. Le but est d'humaniser les différents types de quartiers, surtout les banlieues, et d'en faire des lieux plus sécuritaires, conviviaux et moins dépendants de la voiture. La mise en œuvre de collectivités viables en banlieue permettrait d'atteindre ce but. Il serait intéressant d'étudier la possibilité de permettre l'implantation de « Zones 30 » (zones où la vitesse de circulation est limitée à 30 km/h) dans les quartiers résidentiels (surtout les plus centraux).

Le gouvernement désire également revitaliser et redynamiser les quartiers plus centraux, les noyaux villageois et les artères principales qui « manquent d'énergie ». Une action intégrée ayant comme principe la viabilisation de ces secteurs pourrait porter fruit.



PHOTO : VIVRE EN VILLE

Développer la périphérie :
d'un développement étalé caractérisé par le bungalow unifamilial typique ...



PHOTO : VIVRE EN VILLE

... à un milieu plus dense, plus convivial et multifonctionnel.

De plus, une attention est portée sur l'atténuation de l'embourgeoisement pour permettre aux résidents des quartiers qui seront revitalisés de continuer d'y vivre. À cet effet, les projets de revitalisation pourraient, par exemple, contenir un pourcentage minimum (mais élevé) de construction et de rénovation de logements sociaux et/ou abordables.

Par ces orientations en matière de qualité des milieux de vie, le gouvernement désire que la CMQ « conserve sa qualité de vie exceptionnelle » et « son aménagement exemplaire » (p.6). Il est vrai que la qualité de vie est relativement bonne à Québec. Mais présentement, nombreuses sont les personnes qui doivent consommer un litre d'essence pour aller acheter un litre de lait au dépanneur le plus proche, ou mettre leur vie en danger lors d'une simple petite marche de santé dans certains quartiers. On peut se questionner quant au caractère exceptionnel de la qualité de vie et de l'aménagement. La conservation de l'état actuel correspond justement à ne pas améliorer la qualité de vie dans la région.

Pour ce qui est des transports, bien que de nombreuses intentions, objectifs et engagements soient dignes de mention, on y retrouve quelques incohérences. Mais tout de même, l'orientation en la matière démontre une excellente compréhension de la problématique : « Réaliser une planification intégrée des transports et de l'aménagement du territoire qui donne la priorité au transport collectif, favorise l'intermodalité et optimise l'utilisation des équipements, infrastructures, systèmes et réseaux de transport existants, tout en soutenant le développement socioéconomique et en protégeant l'environnement et le cadre bâti ».

Par ses orientations dans le secteur des transports, le gouvernement veut favoriser les transports collectifs et alternatifs (vélo, marche). C'est une bonne nouvelle. Cependant, le ministère des Transports du Québec (MTQ) veut intervenir sur le réseau (auto) routier pour optimiser celui-ci et en améliorer la fluidité. Évidemment, les autobus utilisent aussi le réseau routier et autoroutier. Mais le signe envoyé à la population par le gouvernement demeure flou : veut-on améliorer le transport en commun ou soutenir l'utilisation de l'automobile ? D'un côté, on se fixe comme objectif l'étalement urbain « zéro » et amélioration du transport en commun. De l'autre, on veut permettre la prolongation, l'élargissement ou la construction d'autoroutes, ou le réaménagement d'échangeurs problématiques pour améliorer la fluidité. Et certains parlent encore d'un tunnel entre Québec et Lévis !

Une agglomération ne peut faire les deux en même temps, ni le faire efficacement de manière à rentabiliser les investissements publics en transport en commun et en transport non-motorisé. Une plus grande fluidité du réseau routier va simplement empirer la situation des transports collectifs ou maintenir le *statu quo* qui prévaut actuellement. Lorsque l'on veut améliorer réellement les TCA, la cohérence est de mise. Et leur amélioration va de pair avec une diminution de la place de l'automobile en ville et de l'attrait de son utilisation.

L'outil de développement de la région de Québec depuis les années 1960 a été l'autoroute, et les conséquences principales, l'étalement urbain et la perte de vitalité des pôles d'activités du centre et des anciens noyaux

villageois. Ne pas tenir compte de cette réalité et ne pas intervenir de manière intégrée et cohérente pour régler la situation (lire réduire l'utilisation de l'automobile par des aménagements, des politiques et des programmes concrets), c'est annuler l'effet des investissements dans les transports alternatifs avec les dépenses pour les autoroutes.



PHOTO : VIVRE EN VILLE

Augmenter la capacité n'améliore pas la fluidité à moyen et à long termes.

Conclusion

Le schéma d'aménagement de la CMQ devra respecter des orientations gouvernementales somme toute assez novatrices, tout en évacuant ce qui concerne les infrastructures automobiles, particulièrement les améliorations des autoroutes (élargissement, prolongement, nouvelle construction). Cela correspondrait plus à une vision intégrée et globale du développement de l'agglomération et donnerait un signe clair à la population que les transports collectifs et alternatifs seront vraiment plus avantagés que l'automobile. De plus, un plan de gestion des déplacements cohérent ayant comme objectif ultime la diminution des déplacements en auto-solo devrait s'intégrer au schéma et remplacer l'actuel plan de transport devenu désuet.

Les concepts évoqués dans le document (gestion de l'urbanisation, approche intégrée, collectivités viables, localisation intelligente, intégration entre aménagement et transport, accessibilité au transport en commun, vision globale) doivent prendre forme dans la planification et l'aménagement de la CMQ et des autres régions du Québec.

Autrement dit, ces orientations sont porteuses d'avenir. Elles représentent une fondation solide sur laquelle il faut bâtir la région. L'équipe qui a élaboré ce document a su mettre à profit les expériences inspirantes en matière d'aménagement du territoire qui ont cours ailleurs dans le monde. Les orientations sur lesquelles nous nous sommes attardés sont, somme toute, très bonnes et permettraient à la CMQ de devenir une agglomération moderne et durable. Et nous devons tous y contribuer lors de l'élaboration du schéma.

Pascal Laliberté

Accessibilité, mobilité et transports viables, VIVRE EN VILLE

VIVRE LA VILLE SUR VOTRE TOIT

Implanter un toit végétal sur une maison ou une école, à première vue l'idée paraît saugrenue. Pourtant, si l'on regarde en détail les impacts d'un toit ou d'un mur vert sur un simple bâtiment, plusieurs avantages apparaissent évidents et laissent penser que ces deux techniques devraient être mieux connues et peu à peu généralisées au sein de nos collectivités. Dans ce sens, Vivre en Ville travaille à démontrer et à promouvoir les multiples avantages de la végétalisation de bâtiment.

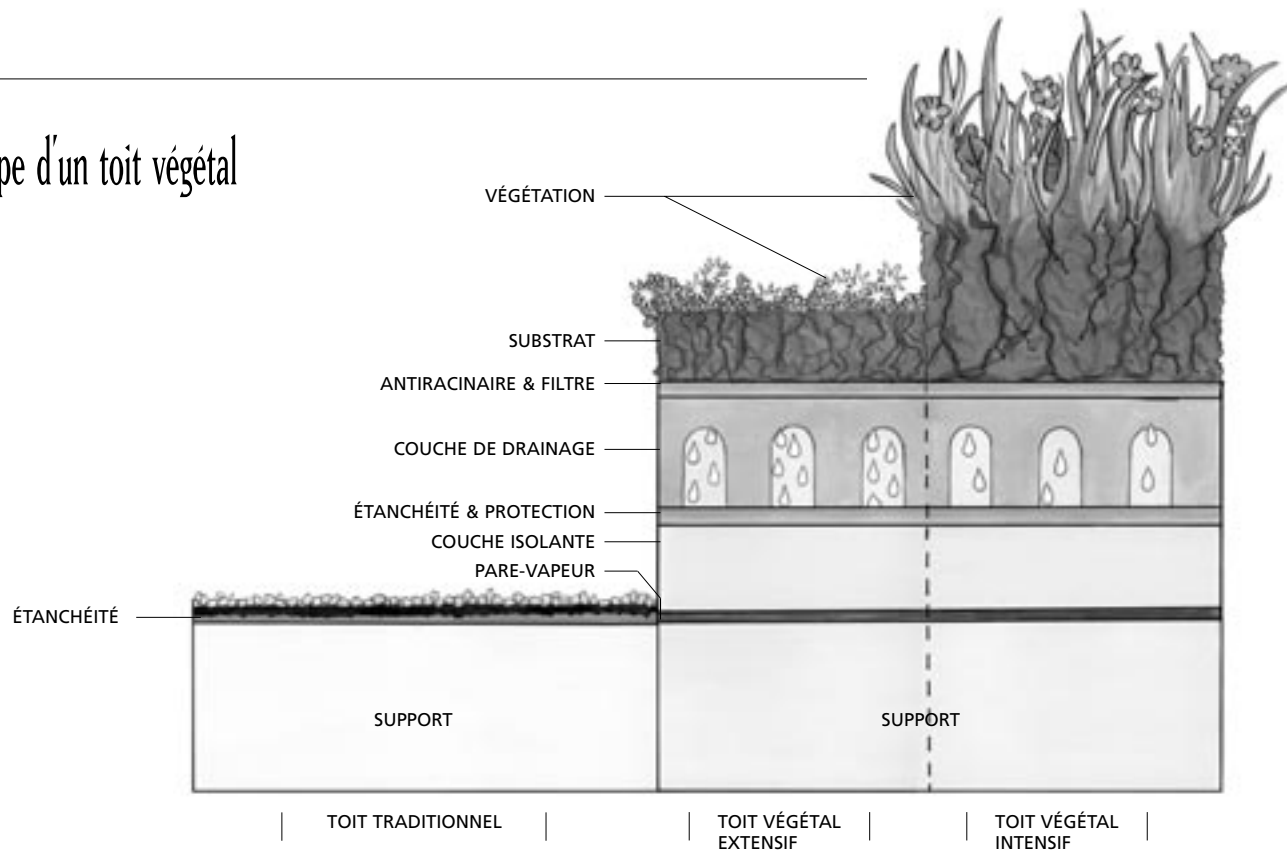


Toit végétal, Malmö (Suède), photo : Vivre en Ville

Qu'entend-on par toits et murs végétaux ?

Une toiture végétale comprend la pose de différentes membranes d'étanchéité et d'isolation permettant d'installer sur la structure du toit une couche de terre, appelée substrat, sur laquelle pousseront des végétaux. Il existe plusieurs types de toitures végétales selon l'épaisseur de terre et le type de végétaux que l'on souhaite y faire pousser. Un toit végétal de type « extensif » est constitué d'une faible épaisseur de substrat suffisante à l'implantation de végétaux très résistants, demandant très peu d'entretien et dont les racines sont superficielles. Les toits de types « semi-intensifs » et « intensifs » demandent un substrat plus épais pour accueillir des plants dont les racines sont plus développées. Que le toit soit plat ou légèrement en pente, une couverture végétale s'installe en quelques jours. Cepen-

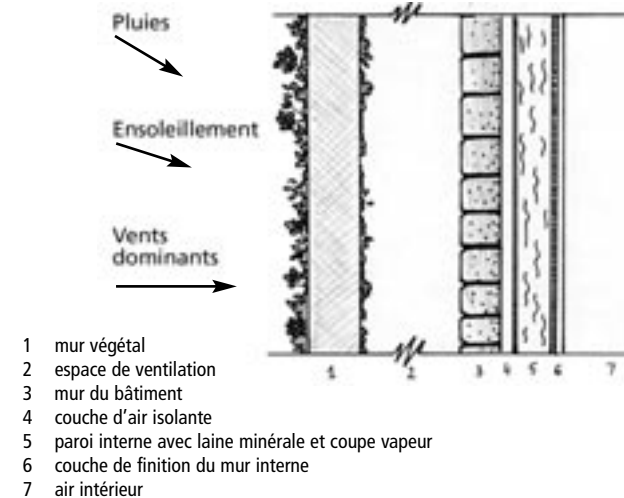
Coupe d'un toit végétal



dant, il est préférable de faire appel à des professionnels pour vérifier la capacité des structures du bâtiment à supporter la nouvelle couverture et aussi, pour installer celle-ci. Le concept des toits verts n'est pas nouveau. Les pays scandinaves emploient depuis des siècles la végétation comme isolant thermique. Cependant, la construction et le succès d'un toit végétal dépendent du respect des conditions et des besoins particuliers engendrés par un site spécifique. Le vent, la température ambiante, le régime hydrique local et l'exposition au soleil varient considérablement d'un endroit à un autre et vont influencer le type d'aménagement à privilégier et le succès de celui-ci.

Concernant les murs végétaux, le concept est plus novateur puisqu'il se veut différent des murs sur lesquels grimpent des vignes vierges ou du lierre. Le mur végétal est une paroi qui s'élève parallèlement aux murs du bâtiment à protéger. Selon son orientation et sa composition, le mur vert servira à la fois d'écran contre les vents dominants, les intempéries, le bruit et l'ensoleillement. Ce nouveau concept, visant à adapter tous les avantages des toitures végétales à un plan vertical, est en cours d'élaboration dans le cadre du projet de Vivre en Ville.

Coupe d'un mur végétal



Coûts

Il est certain que l'aménagement d'une toiture végétale est souvent plus dispendieux que celui d'une toiture conventionnelle. Les coûts varient cependant énormément en fonction du type de toiture et d'aménagement choisi. L'échelle de prix pour l'aménagement d'une toiture conventionnelle se situe entre 1,50\$ et 10,00\$ du pied carré, selon les types de matériaux choisis. Pour une toiture végétale, aménagée par un professionnel, on évalue plutôt le coût entre 8,00\$ et 20,00\$ du pied carré. Cependant, une analyse des coûts effectuée par Katrin Scholz-Barth, du HOK Planning Group à Washington, présente les faits sous un aspect différent. Une toiture végétale extensive, aménagée soi-même mais selon des règles précises, peut coûter seulement un tiers de plus qu'une même toiture sans végétation, ce qui est nettement moins que les différences de coûts mentionnées plus haut.

Il est important de noter que la protection du toit offerte par la couverture végétale permet de doubler la durée de vie de la toiture; ainsi, les coûts répartis par année sont moitié moins élevés que pour une toiture traditionnelle.

Entretien

En ce qui concerne les coûts reliés à l'entretien, ils varient en fonction des objectifs visés par l'aménagement de la toiture végétale. Idéalement, l'aménagement sera conçu de façon à requérir un faible entretien, sauf peut-être l'arrosage par temps sec ou l'enlèvement des mauvaises herbes de temps à autre.

Les avantages économiques

Contribuer à l'amélioration de l'efficacité énergétique du bâtiment

Les toitures végétales permettent d'améliorer l'isolation des bâtiments contre le froid en hiver et surtout la chaleur en été. Une baisse de 3 à 7 degrés de l'air intérieur d'un bâtiment amène des économies de 10% en climatisation. Pour un bâtiment à un étage, on peut espérer des économies de 20% à 30% en climatisation.

Prolonger la durée de vie des toitures

En servant d'écran contre les UV et les rayons solaires, la couche de végétation évite que le toit ne subisse des variations de température trop importantes et trop fréquentes; entre le jour et la nuit et entre les différentes saisons.

Aider au contrôle et à la réduction des eaux de ruissellement

À l'échelle d'une collectivité, les toitures végétales permettent de réaliser d'importantes économies sur le traitement des eaux.

Un toit végétal absorbe en moyenne 75% des précipitations reçues et relâche graduellement les 25% restantes. Cette rétention réduit les débordements et les débits de pointe ne pouvant être traités en totalité dans les stations de traitement des eaux.

Mettre en valeur le parc immobilier urbain

Contribuant à la durée de vie, à l'embellissement et au confort du cadre urbain, les toitures végétales donnent une valeur ajoutée aux bâtiments et à la ville.

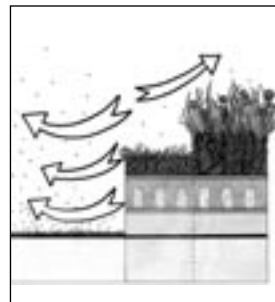


Toit de la bibliothèque de Vancouver, photo : Vivre en Ville

Les avantages sociaux et environnementaux

Contribuer efficacement à l'assainissement de l'air en milieu urbain

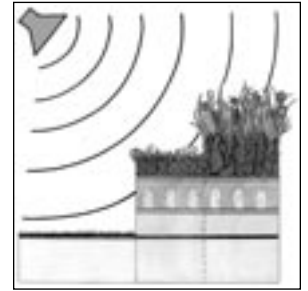
En augmentant la production d'oxygène et la diminution du taux de CO₂ par photosynthèse, les végétaux réduisent la pollution atmosphérique.



De plus, ils filtrent une partie des particules volatiles contenues dans l'air ambiant en milieu urbain. Les toits verts retiennent en partie les poussières et la neige balayées par le vent.

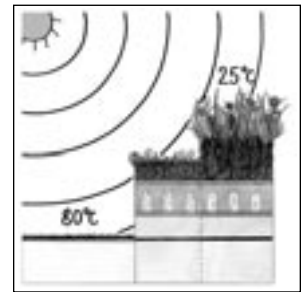
Réduire les nuisances phoniques

Les couvertures végétales atténuent les bruits venant de la ville ou du trafic aérien en jouant le rôle d'isolant phonique. La protection contre le bruit est difficile à quantifier et à évaluer. Cependant, on estime qu'une réduction de 50 décibels est possible.



Offrir des surfaces supplémentaires

La toiture est souvent un espace perdu. Son utilisation permet de limiter l'espace nécessaire au sol pour l'aménagement d'espaces de vie supplémentaires (jardins, toits-terrasses).



Enfin, en été, les végétaux humidifient l'air urbain ambiant et captent la chaleur des rayons solaires, réduisant ainsi l'effet de l'îlot de chaleur urbain.

Partenaires à ce jour

Les partenaires associés à ce projet sont le Fonds en efficacité énergétique, Gaz Métropolitain; l'Agence de l'efficacité énergétique du Québec; la Ville de Québec, service environnement et entretien des immeubles; le Forum énergie, Chambre de Commerce de Québec; la Commission scolaire de la Capitale; l'Université Laval, École d'architecture.

Véronique Jampierre

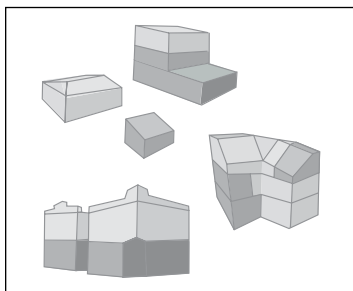
Chargée de projets, VIVRE EN VILLE

LES AVANTAGES DES TOITS VERTS

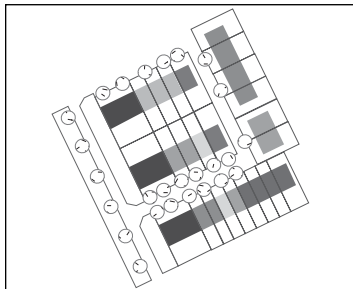
- ◇ Isolation thermique (hiver-été)
- ◇ Rétention des eaux de ruissellement
- ◇ Prolongement de la durée de vie des toits
- ◇ Assainissement de l'air extérieur
- ◇ Réduction de l'effet de l'îlot de chaleur urbain
- ◇ Isolation phonique
- ◇ Offre de surfaces supplémentaires
- ◇ Mise en valeur du parc immobilier
- ◇ Esthétique

Les collectivités : Figées ou en constante évolution ?

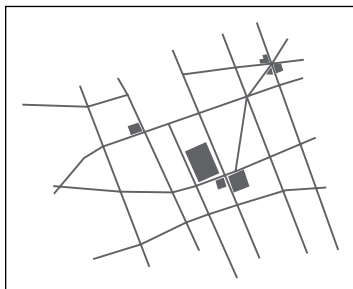
Diversité des usages
(logement, commercial,
bureau, atelier...)
ou de statut d'occupation
(privé, locatif) et bâti



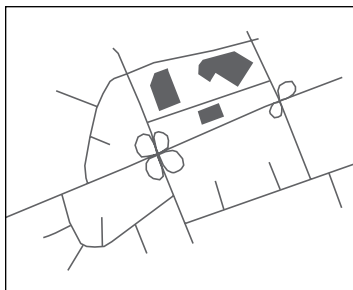
Représentation
schématique des parcelles
et de l'implantation du bâti
dans le quartier Vauban



Trame urbaine continue
(tracé des voies principales
et positionnement
d'édifices spécialisés)



Trame urbaine discontinue
marquée par la présence
de barrières autoroutières
et une ségrégation
des activités



L'expansion urbaine récente de nombreuses collectivités semble avoir complètement occulté les réflexions sur la capacité des espaces urbanisés à évoluer et à se renouveler pour finalement sombrer dans une conception réglementaire figée. Les tracés, les modes d'implantation des bâtiments des centres anciens, leurs relations avec le découpage des parcelles ont subsisté au-delà de leurs usages initiaux et des contextes ou motifs de leur apparition. Ces formes urbaines ont conditionné la capacité des tissus urbains à évoluer et à générer des espaces publics de qualité. Comment aborder cette question à l'heure actuelle ?

Appréhender la capacité des espaces urbanisés à évoluer relève plus d'une compréhension de leur dimension formelle ou matérielle que d'une logique de réglementation des usages du sol. Certains découpages parcellaires et types d'implantations facilitent les processus de densification, de transformation des espaces et le changement de vocation qui les accompagne. Il est important de penser à l'évolution des découpages parcellaires par le biais de logiques de substitution, de regroupements de parcelles ou de différenciation des têtes d'îlot qui autorisent la construction d'équipement et d'édifice plus importants. La profondeur d'une parcelle peut aussi être considérée comme une réserve d'espace pour un bâtiment secondaire ou un usage secondaire.

L'emploi de parcelles étroites et alignées dans le quartier Vauban (Freiburg, Allemagne) contribuent au développement de constructions mitoyennes ou en rangée. Couplé au travail de l'organisation de citoyens du secteur, Forum Vauban, qui favorise le regroupement de futurs résidents, le projet se retrouve spontanément constitué de logements uni et pluri-familiaux. Les groupes de constructeurs ainsi formés tendent à développer des architectures différenciées qui leur permettent dans certains cas de concilier travail et habitation ou de tirer parti au maximum du soleil pour une consommation énergétique réduite. Par extension on conçoit facilement la possibilité pour des propriétaires de posséder des unités destinées à la location ou de concevoir des espaces de services communs (garderie, salle de lavage) qui contribuent à la vitalité du quartier.

Au niveau architectural, faciliter les modifications (agrandissement, modification des séparations, etc.) et prévoir les possibilités de réutilisation futures des bâtiments permet de répondre à un besoin de flexibilité ou de modularité qui permet aux constructions d'évoluer avec leurs occupants et d'accommoder des utilisations variées. La construction de structures démontables ou temporaires constitue un autre type de réponse qui permet de gérer des locaux de façon conjointe entre plusieurs sites ou entités.

Trois écoles primaires de Rijkerswoerd (Arnhem, Pays-bas) ont été regroupées pour former un complexe scolaire de trois bâtiments : un principal abritant 19 classes, un gymnase et un dernier de 10 classes conçu sous la forme de 5 maisons-écoles. Ces dernières pourront être aisément converties en 5 unités de logement si le besoin en nombre de classes diminue dans la localité.

Dans de nombreuses collectivités, l'investissement et la responsabilité des organismes municipaux priment en matière de sélection et de viabilisation de site. En contrôlant leur expansion, elles s'assurent d'un équilibre entre réhabilitation de secteurs anciens et croissance de nouveaux quartiers offrant ainsi un plus grand nombre d'opportunités à l'ensemble de leurs populations. En développant par exemple sa nouvelle ligne de métro, la ville de Copenhague (Danemark) desservira à la fois un quartier en pleine régénération et la nouvelle zone d'expansion de la ville. Le recours à la création de société d'économie mixte (public, privé) ou encore de partenariat entre municipalité et région ou entre municipalité et État permet dans de nombreux cas d'assurer ces travaux.

L'intégration de tracés déjà existants (grandes divisions terriennes, parcours et voies existantes, mode d'agglomération des parcelles...) permet de conserver une plus grande continuité entre les espaces et les paysages adjacents et de contrer la création d'enclaves privées. Elle est propice aux échanges et à l'évolution de la nature des voies (commerciales, de transit...). Les seules logiques commerciales et privées contribuent largement à la fragmentation des collectivités par la création de barrières (autoroutes, cul-de-sac...). Elles accentuent dans de nombreux cas la fracture entre des secteurs anciens, façonnés selon des distances de parcours à pied et des modularités relevant d'organisations sociales comme les paroisses, et des secteurs développés récemment à partir des réseaux routiers et autoroutiers régionaux qui se caractérisent par des dimensions physiques et humaines insuffisantes pour les rendre autonomes ou viables et leur permettre d'évoluer.

Tout en ayant uniquement effleuré la question, ces initiatives d'échelles différentes permettent de sentir qu'au-delà de la volonté de contrôler un étalement trop systématique reste la question des qualités matérielles que devraient posséder les espaces urbanisés pour évoluer, perdurer et finalement contribuer à la vitalité des collectivités.

Stanislas Kételers
Analyste-chercheur, VIVRE EN VILLE

Activités de Vivre en Ville, passées et à venir

■ 2002

Septembre à décembre : La Coalition pour les alternatives aux pesticides (CAP) a proposé à Vivre en Ville d'effectuer 10 animations auprès d'enfants et d'éducateurs en milieu scolaire de niveau primaire. Sous le thème de la sensibilisation à la réduction des pesticides, l'activité avait pour but de sensibiliser les parents, les enfants et les éducateurs aux dangers des pesticides. Plus de 175 enfants ont été rencontrés lors de ces activités.

Octobre : Dépôt de trois mémoires (Montréal, Québec et les autres régions de Québec) intitulés « Cohérence et intégration dans le développement et le financement des transports collectifs et alternatifs : Augmenter l'achalandage, consolider et augmenter les revenus, réduire l'utilisation de l'automobile », dans le cadre des consultations sur le financement du transport en commun.

3 octobre : Vivre en Ville a été invité par l'organisme Moisson Québec à offrir une journée d'atelier sur les jardins collectifs lors du 9^e Colloque de la table d'interaction de Québec « Pour un plus en aide alimentaire... agir autrement ». Cette rencontre nous a permis d'informer et d'échanger avec les participants sur l'évolution des jardins collectifs dans la région de Québec, que ce soit sur le plan environnemental, social ou économique. Plusieurs intervenants et groupes concernés par la problématique de l'aide alimentaire étaient présents dans le but d'innover dans leurs pratiques et de trouver des solutions alternatives pour le bénéfice de leur communauté.

17-18 octobre : Participation au Colloque « Paysage urbain et environnement », organisé par le CRE-Montréal, l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal et Evergreen.

8 novembre : Participation au Colloque « Arrive en ville! » organisé par l'AQPERE à Montréal. Vivre en Ville a fait une présentation sur les interventions pour réduire la dépendance automobile au Québec.

9 novembre : Vivre en Ville a participé à la Grande Rencontre Actions Quartier pour la revitalisation du quartier Saint-Marc / Christ-Roi à Shawinigan. À cette occasion, Vivre en Ville a pu agir à titre de conseiller et d'expert technique pour guider les citoyens et les acteurs locaux dans leurs réflexions concernant l'avenir de leur quartier et les actions à entreprendre pour sa revitalisation.

15 novembre : Conférence d'Hubert Reeves à Montréal, dans le cadre de la campagne « Ratifier Kyoto ». Plus de 1000 personnes ont assisté à cette activité réalisée en partenariat avec Équiterre.

12 décembre : Vivre en Ville a offert un avant-midi d'information auprès d'une vingtaine de jeunes bénéficiant du soutien de Carrefour Jeunesse-Emploi de la Capitale Nationale. Cette activité avait pour objectifs de les renseigner en matière d'efficacité énergétique, de leur présenter les jardins collectifs et l'agriculture biologique. Les thèmes abordés lors de cette rencontre ont suscité beaucoup d'intérêt de la part des jeunes participants.

■ 2003

Janvier : Début de la saison hiver 2003 de l'émission Vivre en Ville. Le mardi matin de 9h à 10h, toujours à CKRL 89,1 FM à Québec

6 janvier : Vivre en Ville a participé au lancement du Fonds en efficacité énergétique du Québec qui s'est déroulé à Montréal dans une salle de conférence donnant sur le toit végétal de l'hôtel Hilton. À cette occasion Jean-Pierre Finet, gestionnaire du Fonds, présentait les différents programmes et projets de démonstration sélectionnés au cours de l'année 2002 par le comité d'évaluation. Partenaire du Fonds dans le cadre de son projet de démonstration de toits et de murs végétaux à Québec, Vivre en Ville a bénéficié d'une large couverture médiatique lors de ce lancement. Vivre en Ville remercie le Fonds en efficacité énergétique de son invitation.

Du 15 janvier au 5 février : Vivre en Ville et l'école d'architecture de l'Université Laval ont collaboré à l'élaboration de murs végétaux dans le cadre du projet de démonstration de végétalisation de bâtiment. Une vingtaine d'étudiants en maîtrise ont proposé dix concepts de murs verts très différents. Dans une phase ultérieure, les concepts retenus feront l'objet d'une élaboration plus détaillée en vue d'être réalisés sur le site de démonstration à Québec.

5 février : Lancement du Centre de l'environnement au Théâtre Périscope à Québec. Ce nouvel édifice servira, entre autres, à faire la démonstration des concepts et avantages des technologies vertes et du développement durable. Logeront à cette enseigne plusieurs organismes environnementaux de la région.

12 mars : Rencontre avec les élèves de M. Claude Villeneuve, professeur au DESS en éco-conseil à l'Université du Québec à Chicoutimi. L'équipe de Vivre en Ville a présenté quelques éléments et des applications concrètes du développement durable dans la planification des collectivités et dans l'exercice de la profession d'éco-conseiller.

1-2 avril : Colloque « Croître sans exclure » à Sorel, organisé par le Regroupement artères principales et centres-villes.

Mai : Congrès de l'Union des municipalités du Québec (UMQ) à Gatineau.

15 mai : Vivre en Ville organise avec la Chambre de commerce de Québec un déjeuner-conférence sur les toits et les murs végétaux. Cette conférence sera suivie d'une visite du site de démonstration au centre-ville de Québec.

4 juin : Journée de l'air pur. Plusieurs activités sont prévues à Montréal et à Québec. Profitez-en pour vous déplacer autrement !



L'ex-maire de Bogotà donne une conférence à Montréal et à Québec

Équiterre et Vivre en Ville vous invitent à une conférence présentée par M. Enrique Peñalosa, ancien maire de Bogotà. Pendant son mandat, il a entrepris des changements remarquables visant à réduire les écarts sociaux et la pollution urbaine. La métropole compte maintenant de nombreuses écoles et garderies, de nouveaux espaces verts, un plus grand réseau de pistes cyclables ainsi qu'un système d'autobus efficace, moderne et abordable. Pour le projet de journée sans voitures, M. Peñalosa a obtenu le prestigieux *Stockholm Challenge Award*.

À Montréal
le 25 février à 19 h
Salle Marie-Gérin-Lajoie,
Pavillon Judith-Jasmin, UQAM
405, rue Sainte-Catherine Est

À Québec
le 26 février à 19 h
Musée de la Civilisation du Québec,
85, rue Dalhousie

Admission : 10 \$, 5 \$ pour les étudiant(e)s

Pour plus d'information ou pour vous procurer un billet, veuillez consulter le site Internet au www.equiterre.qc.ca, ou communiquer par téléphone au (514) 522-2000 pour la région de Montréal, ou sans frais au 1-877-272-6656.

Vivre en Ville a à son actif l'organisation de trois importants congrès. Le Colloque international « Vers des collectivités viables », qui s'est tenu en novembre 1999, a réuni près de sept cent personnes. Soixante-cinq conférenciers de plusieurs pays à travers le monde sont venus y présenter de nombreux exemples novateurs en matière de développement urbain durable. Ce colloque a été suivi de deux forums régionaux portant sur le même thème, l'un tenu à Québec, également en novembre 1999, et l'autre, nommé « Des villes habitables pour tous », tenu à Montréal en mai 2000. Ces trois événements ont contribué à éveiller la conscience des intervenants municipaux et à stimuler la communauté sur la nécessité de revoir nos modes de transport et nos pratiques de planification et d'aménagement du territoire des agglomérations. ✻

urbain, etc.

Organisme national d'intérêt public, Vivre en Ville a pour mission l'amélioration de la qualité de l'environnement et des milieux de vie par la recherche d'un aménagement du territoire optimal, contribuant au bien-être physique et psychologique des citoyens. Ainsi, Vivre en Ville travaille principalement à la mise en œuvre du développement durable des agglomérations par l'intégration des réseaux et des modes de transport en commun et alternatifs, l'efficacité énergétique, la mixité des personnes et des fonctions, la protection et la revitalisation du patrimoine bâti et naturel, l'accroissement de la présence des végétaux et des espaces verts en milieu

collectivités viables.

Présentation de Vivre en Ville



Port payé
Poste-publications
Publications Mail

Le bulletin d'information de Vivre en Ville



Ce bulletin a été reprographié sur du papier Bond de couleur ivoire fait de 30 % de fibres post-consommation.

Vous avez des commentaires, des questions concernant notre organisme ou nos différents projets? N'hésitez pas à nous contacter! Nous nous ferons un plaisir de vous répondre!

Quatre voies de communication s'offrent à vous :

Pour les traditionnels,
le bon vieux courrier postal :

Vivre en Ville
1085 de Salaberry, bureau 313
Québec (Québec), G1R 2V7

Pour ceux préférant
les contacts humains,
le téléphone :

(418) 522-0011

Pour les branchés, le courriel
info@vivreenville.org

Pour les curieux, l'Internet !
www.vivreenville.org



FORMULAIRE D'ADHÉSION

JE DESIRE DEVENIR MEMBRE OU RENOUEVER MA COTISATION
COMME MEMBRE DE :

**VIVRE EN VILLE, LE REGROUPEMENT QUÉBÉCOIS POUR
LE DÉVELOPPEMENT URBAIN, RURAL ET VILLAGEOIS VIABLE**

COTISATION / Individuel

10 \$/AN
 30 \$/4 ANS

COTISATION / Organisme affilié

20 \$/AN
 60 \$/4 ANS

PRIÈRE DE LIBELLER VOTRE CHÈQUE AU NOM DE :
VIVRE EN VILLE

1085, AVENUE DE SALABERRY, BUREAU 313, QUÉBEC (QUÉBEC) G1R 2V7
TÉLÉPHONE: (418) 522-0011 | TÉLÉCOPIEUR: (418) 522-7555
COURRIEL: info@vivreenville.org

PRÉNOM / NOM _____

ORGANISME _____

FONCTION _____

ADRESSE _____

VILLE _____ TÉLÉPHONE _____

PROVINCE / PAYS _____ TÉLÉCOPIEUR _____

CODE POSTAL _____ COURRIEL _____

MODE DE PAIEMENT

Par chèque Veuillez libeller votre chèque à : *Vivre en ville*

Visa Master Card

NOM DU DÉTENTEUR DE LA CARTE _____ MONTANT _____

N° CARTE _____ DATE D'EXPIRATION _____

SIGNATURE _____ DATE _____