



R

APPORT DE

RECHERCHE

LA PLANIFICATION ET LE DÉVELOPPEMENT  
DES COLLECTIVITÉS DURABLE : GUIDE DE  
PLANIFICATION DE CHARRETTES DE  
CONCEPTION

SÉRIE SUR  
LA MAISON ET  
LES COLLECTIVITÉS  
SAINES



AU COEUR DE L'HABITATION  
Canada

# SCHL—AU CŒUR DE L'HABITATION

La Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) est l'organisme fédéral responsable de l'habitation. Elle aide les Canadiens à avoir accès à un vaste choix de logements de qualité, à prix abordable.

Le Programme d'assurance prêt hypothécaire de la SCHL a aidé de nombreux Canadiens à réaliser leur rêve de posséder une maison. La SCHL offre une aide financière pour que les Canadiens les plus démunis puissent se procurer un logement convenable, à prix abordable. Par l'entremise de ses activités de recherche, la SCHL stimule l'innovation dans les domaines suivants : conception des habitations, technologie du bâtiment, urbanisme, options de logement et financement. La SCHL s'associe également avec le secteur de l'habitation et les autres membres d'Équipe Canada afin de vendre les produits et le savoir-faire canadiens sur les marchés étrangers et, ainsi, de créer des emplois ici-même, au pays.

La SCHL offre aux consommateurs et aux membres du secteur de l'habitation une vaste gamme de produits d'information susceptibles de les aider à prendre des décisions éclairées concernant leurs achats ou leurs affaires. Avec la plus vaste gamme d'information sur l'habitation et les logements au Canada, la SCHL est le plus important diffuseur d'information sur l'habitation au pays.

Par ses activités, la SCHL contribue à l'amélioration de la qualité de vie des Canadiens, dans toutes les collectivités du pays. Elle les aide à vivre dans des maisons sûres à tout point de vue. Elle est vraiment « au cœur de l'habitation ».

Les Canadiens peuvent se procurer l'information diffusée par la SCHL dans différents points de vente et dans ses bureaux régionaux.

Vous pouvez aussi communiquer avec nous par téléphone : | 800 668-2642

(à l'extérieur du Canada : (613) 748-2003)

ou par télécopieur : | 800 245-9274

(à l'extérieur du Canada : (613) 748-2016)

Pour nous joindre en direct, visitez notre page d'accueil à l'adresse suivante : [www.cmhc-schl.gc.ca](http://www.cmhc-schl.gc.ca)

La Société canadienne d'hypothèques et de logement souscrit à la politique du gouvernement fédéral sur l'accès des personnes handicapées à l'information. Si vous désirez obtenir la présente publication sur des supports de substitution, composez le | 800 668-2642.

**La planification et le développement des  
collectivités durables**

**Guide de planification  
de charrettes de conception**

***Rapport final***

**Société canadienne d'hypothèques et de logement**

**Novembre 2001**

**Préparé pour :  
Ian Smith, Service de l'urbanisme  
Ville de Vancouver**

**et**

**Douglas Pollard, Division de la recherche  
Société canadienne d'hypothèques et de logement**

**par**

**Fiona S. Crofton, Chargée de projet  
ORCAD Consulting Group Inc**

La SCHL offre de nombreux renseignements relatifs à l'habitation. Pour plus d'information, veuillez composer le 1 800 668-2642 ou visitez notre site Web : [www.schl.ca](http://www.schl.ca)

This publication is also available in English under the title *Sustainable Planning and Development: Design Charrette Planning Guide*, 62982

Données de catalogage avant publication de la Bibliothèque nationale du Canada

Crofton, Fiona S.

La planification et le développement des collectivités durables, guide de planification de charrettes de conception : rapport final

Publ. aussi en anglais sous le titre : Sustainable community planning and development, design charrette planning guide.

Comprend des références bibliographiques.

ISBN 0-662-87738-1

No de cat. NH15-396/2002F

1. Développement communautaire.
  2. Développement communautaire – Participation des citoyens.
  3. Développement durable – Participation des citoyens.
  4. Aménagement du territoire – Participation des citoyens.
- I. Société canadienne d'hypothèques et de logement.  
II. Titre.

HN49.C6C76 2002

307.1

C2002-980232-6

Cette recherche a été financée (en partie) par la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL). La qualité rédactionnelle de ce rapport, son contenu et les opinions qui y sont émises sont de l'auteur. La SCHL ne saurait en assumer la responsabilité et se dégage de toute obligation relativement aux conséquences résultant de l'utilisation que le lecteur pourrait faire des renseignements, des matériaux ou des techniques qui y sont décrits.

© 2001 Société canadienne d'hypothèques et de logement, Ville de Vancouver, et ORCAD Consulting Group Inc. Tous droits réservés. Aucune partie de cet ouvrage ne peut être reproduit, consigné dans un système d'archivage ni transmis grâce à un procédé mécanique, électronique, par photocopie, enregistrement ou autrement, ni sous quelque autre forme que ce soit, à moins que les titulaires des droits d'auteur aient donné leur autorisation expresse et écrite à cette fin. Sans limiter la portée de ce qui précède, aucune partie de cet ouvrage ne peut être traduit de l'anglais à quelque autre langue sans que les titulaires des droits d'auteur aient donné leur permission écrite à cet effet.

Imprimé au Canada

Réalisation : SCHL

# Table des matières

---

|  |    |
|--|----|
| <b>RÉSUMÉ</b> .....  | 1  |
| <b>RECONNAISSANCE DU TERRAIN</b> .....   | 3  |
| <b>LA DURABILITÉ ET LE DÉVELOPPEMENT DURABLE</b> .....                                       | 3  |
| Cadre de travail .....   | 4  |
| Les principaux enjeux .....  | 5  |
| Les changements climatiques et la qualité de l'air .....                                     | 5  |
| L'énergie .....  | 5  |
| L'eau .....  | 5  |
| La sécurité alimentaire .....  | 6  |
| La capacité durable de l'utilisation et la capacité biogénique : ressources et déchets ..... | 6  |
| La biodiversité .....  | 6  |
| La prospérité, l'équité et la stabilité économiques .....                                    | 6  |
| La santé et le bien-être des collectivités .....   | 7  |
| Les échelles de la planification durable .....   | 7  |
| Le défi urbain .....   | 8  |
| <b>LES COLLECTIVITÉS DURABLES</b> .....  | 9  |
| Vision, valeurs et politiques .....  | 9  |
| Les éléments physiques .....   | 10 |
| L'utilisation des terrains .....   | 10 |
| Espaces ouverts .....  | 10 |
| Le transport .....   | 11 |
| Bâtiments .....  | 11 |
| Infrastructure .....   | 11 |
| <b>LE RÔLE DE LA CONCEPTION</b> .....  | 12 |
| <b>LES CHARRETTES DE CONCEPTION</b> .....  | 13 |
| La raison d'être d'une charrette .....   | 15 |
| Éléments caractéristiques d'une charrette .....  | 15 |
| Avantages .....  | 15 |
| Coûts et précautions d'usage .....   | 16 |
| <b>AUTRES TYPES D'ACTIVITÉS ET D'ÉVÉNEMENTS</b> .....  | 17 |
| <b>SOMMAIRE</b> .....  | 17 |

---

|   |    |
|---|----|
| <b>L'OBTENTION DU « FEU VERT »</b> .....                                    | 18 |
| LE CONTEXTE DÉCISIONNEL .....   | 18 |
| LES ALLIÉS ET LES RESSOURCES .....  | 19 |
| Évaluation de la préparation 1 .....  | 20 |
| <b>OBTENTION DES APPUIS et PROMOTION DE L'IDÉE</b> .....                    | 20 |
| Communiquer les informations pertinentes .....                              | 20 |
| Concilier une multitude d'intérêts .....                                    | 21 |
| Répondre aux diverses préoccupations .....                                  | 21 |
| Évaluation de la préparation 2 .....  | 22 |
| <b>SOLLICITATION DES APPROBATIONS REQUISES</b> .....                        | 23 |
| Évaluation de la préparation 3 : .....                                      | 25 |
| <b>SOMMAIRE</b> .....   | 25 |
| <br>  |    |
| <b>PLANIFICATION DE LA CHARRETTE</b> .....                                  | 26 |
| LA COMMUNAUTÉ DES INTERVENANTS ET LES COMMUNICATIONS .....                  | 26 |
| LES CONSULTANTS ET LES ANIMATEURS .....                                     | 29 |
| RÉUNIONS PRÉPARATOIRES ET MODALITÉS D'ORGANISATION .....                    | 30 |
| PARAMÈTRES DANS LA CONCEPTION D'UNE CHARRETTE .....                         | 31 |
| La portée et les objectifs de la charrette .....                            | 31 |
| L'énoncé de conception .....  | 32 |
| Systemes naturels .....   | 33 |
| Cadre bâti .....  | 34 |
| L'infrastructure .....  | 38 |
| Sélection des participants et composition des équipes .....                 | 43 |
| Organisation des équipes .....  | 43 |
| La composition des équipes .....  | 43 |
| Critères de sélection .....   | 45 |
| Chefs d'équipe .....  | 45 |
| Autres participants .....   | 45 |
| Durée et horaire de la charrette .....                                      | 47 |
| Lieu de présentation et installation .....                                  | 48 |
| Le matériel de soutien .....  | 49 |
| Les outils fournis avant la tenue de la charrette .....                     | 49 |
| Les outils disponibles au cours de la charrette .....                       | 49 |
| <b>AUTRES ÉLÉMENTS DE LOGISTIQUE</b> .....                                  | 49 |
| Les fournitures et le matériel sur les lieux .....                          | 49 |
| Transport .....   | 50 |
| Contrats .....  | 50 |
| <b>PROBLÉMATIQUES PRÉVISIBLES</b> .....                                     | 52 |
| Évaluation de l'état de la préparation avant la tenue de la charrette ..... | 54 |
| <b>SOMMAIRE</b> .....   | 54 |

---

|  |            |
|--|------------|
| <b>LA CHARRETTE PROPREMENT DITE</b> .....                              | 55         |
| <b>ÉTAPE 1 : INITIATION</b> .....                                      | 55         |
| L'aménagement physique .....   | 55         |
| Objectifs .....  | 55         |
| Ordre du jour .....  | 56         |
| <b>ÉTAPE 2 : L'ÉVÉNEMENT PRINCIPAL</b> .....                           | 56         |
| Jour 1 .....   | 57         |
| Jour 2+ .....  | 57         |
| Remarque. ....   | 57         |
| <b>ÉTAPE 3 : PRÉSENTATION DES RÉSULTATS ET CÉLÉBRATIONS</b> .....      | 58         |
| ARCHIVES DE LA CHARRETTE.....  | 59         |
| PROBLÈMES PRÉVISIBLES.....   | 59         |
| <b>SOMMAIRE</b> .....  | 61         |
| <br>   |            |
| <b>L'APRÈS CHARRETTE : GESTION ET OPTIMISATION DES RÉSULTATS</b> ..... | 62         |
| <b>DÉMARCHES IMMÉDIATES</b> .....                                      | 62         |
| <b>RAPPORT PRÉLIMINAIRE</b> .....                                      | 63         |
| <b>SUIVI DES ÉQUIPES</b> .....   | 63         |
| <b>EXPOSÉS ET AUTRES COMMUNICATIONS</b> .....                          | 64         |
| Présentations des résultats et principaux décideurs.....               | 64         |
| Les autres publics.....  | 65         |
| <b>LE RAPPORT « FINAL »</b> .....                                      | 65         |
| Notification et distribution.....                                      | 66         |
| Accès.....   | 66         |
| Autres rapports .....  | 67         |
| <b>PROBLÈMES PRÉVISIBLES</b> .....                                     | 67         |
| <b>ÉVALUATION DES RÉSULTATS ET ARBITRAGE DES CHOIX</b> .....           | 69         |
| <b>SOMMAIRE</b> .....  | 70         |
| <br>   |            |
| <b>MOT DE LA FIN</b> .....   | 71         |
| <br>   |            |
| <b>BIBLIOGRAPHIE</b> .....   | 72         |
| <br>   |            |
| <b>ANNEXES</b> .....   | 73         |
| ANNEXE A : Repères et listes de contrôle.....                          | Annexe A-1 |
| ANNEXE B : Modèle d'énoncé de conception et d'aide-mémoire.....        | Annexe B-1 |
| ANNEXE C : Grille des enjeux en matière de développement durable.....  | Annexe C-1 |

# RÉSUMÉ

---

Les charrettes de conception sont de plus en plus prisées pour amener des personnes possédant une expertise et des intérêts divers à créer ensemble des concepts de rechange innovateurs qui traduisent bien les objectifs multiples et les intérêts communs. Elles donnent corps aux idées et aux principes directeurs et peuvent être employées pour évaluer et peaufiner les politiques et les orientations de planification et d'aménagement. Dans l'ensemble, les charrettes de conception constituent un excellent moyen pour obtenir les propositions les plus créatives et aborder de front les questions les plus difficiles à très brève échéance.

En matière de collectivités durables, l'engouement pour les charrettes de conception n'a rien d'étonnant compte tenu de leurs avantages apparents. La mise sur pied d'une charrette de conception sur les collectivités durables ne va pas nécessairement de soi. Les organisateurs doivent surmonter de nombreux obstacles et prendre une multitude de décisions, en plus de s'acquitter de nombreuses tâches et activités de suivi ainsi que de trouver beaucoup de ressources, tant humaines que matérielles, et d'en assurer l'organisation. Les personnes qui ont connu du succès après avoir relevé ce défi en ont constaté les avantages et leurs efforts ont été amplement récompensés. Par conséquent, d'autres intervenants aimeraient bien apprendre comment ils peuvent utiliser les charrettes de conception dans leurs efforts de planification de collectivités durables. Le manuel dont il est question ici est censé servir de guide pour les personnes qui souhaitent accueillir ou amorcer une charrette de conception sur la planification des collectivités durables. Le guide s'applique explicitement au domaine de l'aménagement urbain, mais peut également convenir à d'autres contextes de planification.

Le premier chapitre intitulé *Reconnaissance du terrain*, commence par la présentation des concepts et des éléments de développement durable et des collectivités durables, ainsi que le rôle imparti aux concepteurs. On examine ensuite plus en détail les charrettes de conception et activités semblables en fonction de leurs buts, de leur utilité et de leur contribution à l'élaboration de politiques et à la planification des collectivités. Le chapitre fournit des informations fondamentales sur la planification durable, ainsi que des conseils permettant aux utilisateurs d'utiliser à bon escient les charrettes de conception dans leur collectivité.

Le chapitre intitulé *L'obtention du « feu vert »* présente un aperçu des enjeux et des étapes clés de l'organisation d'une charrette de conception ou si l'on participe à sa mise sur pied. Cette section examine le contexte de prise de décision, les alliés et les ressources, les façons de susciter le soutien du plan et d'en faire la promotion ainsi que la marche à suivre pour obtenir les approbations officielles. Le chapitre intitulé *Évaluation de l'état de préparation* vous aidera à décider si vous êtes prêt ou non à poursuivre, et vous indiquera la suite en fonction de vos réponses.

*Planification de la charrette* : La section intitulée *Retrouvons nos manches* met l'accent sur la multitude de tâches à accomplir avant la charrette. Elle comprend des sections sur les intervenants des collectivités et les communications; les consultants et les animateurs; les réunions de planification et autres options, les problèmes de conception, dont les discussions détaillées portant sur l'élaboration de l'énoncé de conception; la formation de l'équipe de conception ainsi que le choix des participants; le temps accordé et le calendrier, le choix de l'emplacement et des équipements, le matériel de soutien et tout élément additionnel de logistique. Des exemples de calendriers, de produits et de listes sont fournis pour vous aider à comprendre les processus.

*Chaos et créativité* : La section intitulée *La charrette proprement dite* est axée sur le déroulement et la gestion de la charrette ainsi que sur la documentation de soutien. Dans le dernier chapitre intitulé *L'après-charrette : gestion et optimisation des résultats*, on traite de trucs et de conseils pour gérer les produits de la charrette, en plus des communications et des comptes rendus des exposés.

Il est à souhaiter que le manuel aidera les utilisateurs à mieux comprendre les charrettes de conception, à les planifier et à les réaliser avec succès et efficacité, tout en ayant du plaisir à la faire.





Le « développement durable », ou la durabilité, est un concept qui ne cesse de s'inculquer dans les initiatives de planification à l'échelle des collectivités partout au Canada. Les municipalités, urbanistes, groupes d'intérêts et activistes communautaires s'intéressent à ce que l'avenir nous réserve, chacun cherchant à s'assurer que les politiques, les programmes, l'administration et le développement contribueront à ériger des fondations solides qui sauront soutenir les défis que l'avenir leur réserve. Au-delà des études et des initiatives sous toutes leurs formes, pour qu'elles soient efficaces il faut qu'elles débouchent sur des orientations et des pratiques novatrices ayant une influence palpable sur la planification, la conception, la construction et la gestion des collectivités visées. La charrette est un outil efficace pouvant servir aux collectivités et aux équipes chargées du développement de celles-ci pour assurer l'intégration et la convergence des multiples intervenants, intérêts, problématiques et objectifs qui sont les lieux communs de toute initiative de planification et de développement d'une collectivité durable.

Ce chapitre décrit tout d'abord sommairement la notion de développement durable, et présente le concept et les divers éléments caractéristiques de la « collectivité durable » en faisant notamment valoir le rôle de la conception dans cette démarche. L'on y aborde ensuite le concept de « charrette » (description, origine, objet, événements de même nature, etc.) de même que leur pertinence et leur raison d'être dans le cadre de l'élaboration des politiques et de la planification des collectivités.

## LA DURABILITÉ ET LE DÉVELOPPEMENT DURABLE

*[Satisfaire] les besoins actuels sans compromettre la capacité des générations futures de satisfaire leurs propres besoins. — CMED, 1987*

Le développement durable, un concept issu de la sensibilité accrue aux choix inadéquats du passé et aux effets néfastes de ces choix et des mécanismes ayant participé à leur avènement, est essentiellement un modèle axé sur la santé et le bien-être de l'humanité tant pour le présent que pour l'avenir. L'existence de l'humanité dépend de notre capacité d'assurer notre subsistance en puisant dans nos ressources naturelles mais d'une manière qui ne détruit pas les systèmes naturels permettant à la Terre de se régénérer. Au fil de l'histoire, le genre humain a laissé son empreinte dans les régions qu'il a habité. Jusqu'à récemment, il s'agissait de populations relativement peu nombreuses et les impacts en étaient circonscrits à l'échelle locale; ainsi, l'organisation et la gestion de la collectivité n'affectait que la durabilité et la viabilité de la région immédiate. Or, depuis la révolution industrielle, le foisonnement de l'activité et de la technologie industrielle, combinée à la croissance exponentielle de la population et des impacts liés à une société en plein essor et assoiffée de consommation, sont autant de menaces à la stabilité et à la longévité des écosystèmes de la Terre tant à l'échelle régionale que planétaire. Dans ce contexte, le « développement durable » est un appel à une plus grande sensibilisation aux effets à long terme des modèles actuels de développement et de mode de vie, au plan environnemental, social et économique, et nous invite à réagir à cette situation.

L'objet du présent exposé n'est pas de débattre en profondeur de l'évolution du concept et des idées liées au développement durable et des défis à relever à cet égard. En fait, nous présumons que quiconque s'intéresse au recours aux charrettes de conception dans la planification des collectivités durables est déjà sensibilisé à ce phénomène, voire peut-être plutôt bien informé à ce sujet. Nous nous attarderons donc plutôt à la présentation des principes fondamentaux et des principaux enjeux liés au développement durable qu'il convient de placer au centre des préoccupations de tout projet visant l'élaboration de politiques ainsi que la planification du développement des collectivités durables.

## Cadre de travail

La raison d'être du développement durable repose sur la nécessité de s'assurer de la santé de trois sphères d'intérêt particulières :

l'environnement

la société

l'économie

Dans le contexte du développement durable, le rapport existant entre ces trois sphères est similaire à celui existant entre les trois pattes d'un tabouret. Un tabouret à trois pattes vient en déséquilibre si l'une de ses pattes est affaiblie ou n'est pas à niveau; aussi, l'on doit chercher à résoudre les problématiques liées à chacune des trois sphères précitées afin de rechercher l'équilibre requis afin qu'un projet puisse être caractérisé de durable. Le schéma 1 présente une représentation simplifiée d'un cadre de travail qui tient compte du développement durable.

**Schéma 1 : Représentation schématique des objectifs et des exigences en matière de développement durable**

|  |   |  |  |
|--|---|--|--|
| L'atteinte de l'objectif principal du développement durable                      | Santé et bien-être des humains                                |  |  |
| <p>_____</p> <p>_____</p>  | Systèmes économiques  | Systèmes environnementaux                            | Systèmes sociaux   |
| <p>_____</p> <p>_____</p>  | Rapports entre les humains et l'environnement                 | Rapports entre les écosystèmes et au sein de ceux-ci | Rapports entre les humains                               |
| <p>_____</p> <p>_____</p>  | Répondre aux besoins des humains (physiques et non physiques) | Maintenir l'intégrité écologique                     | Assurer l'équité et la justice sociale                   |
| <p>_____</p> <p>_____</p>  | Faciliter la participation et la coopération                  | Utiliser la technologie appropriée                   | Développer des structures organisationnelles appropriées |
| dont l'objet est de faciliter l'atteinte des objectifs du développement durable. |   |  | © Crofton, 1995  |

Cependant, la durabilité exige davantage que l'on se préoccupe de chacune de ces sphères. Alors qu'il se situe au-delà des concepts associés avec chacune des dimensions individuelles — donc au-delà de l'activisme environnemental (lequel se préoccupe essentiellement des enjeux environnementaux) ou de l'activisme social (lequel porte essentiellement sur des objectifs sociaux) ou encore au-delà des actions recherchant essentiellement le profit (entièrement axées sur des préoccupations de nature économique) — le développement durable est une démarche qui cherche plutôt à trouver des solutions créatives assurant la conjonction et l'intégration des

objectifs à l'intérieur de ces trois sphères. Ainsi, l'atteinte du développement durable passe nécessairement par la recherche de moyens d'intégrer et d'atteindre un équilibre dynamique entre les divers systèmes individuels, sociétaux et écologiques tout en s'assurant qu'au minimum les écarts, s'il en est, ne dépassent pas les seuils de tolérance. Effectivement, l'objectif est de créer une synergie, c'est-à-dire la fonctionnalité harmonieuse de ces systèmes de manière à assurer la santé de chacun de ces systèmes et d'améliorer le fonctionnement du mécanisme dans son ensemble.

## Les principaux enjeux

L'essentiel des travaux dans le domaine du développement durable s'est concentré sur la recherche de solutions permettant de satisfaire les besoins tout en réduisant les impacts négatifs sur l'environnement. Ces travaux se sont principalement attardés à la résolution de diverses problématiques permettant de distinguer le développement durable des autres types de développement.

### *Les changements climatiques et la qualité de l'air*

Au cours du dernier siècle, l'activité humaine a amené l'augmentation de la présence de plusieurs gaz (communément appelés les gaz à effet de serre), notamment le dioxyde de carbone, dans l'atmosphère. Ce phénomène a donné lieu à de nombreuses recherches et à plusieurs débats sur le réchauffement de l'atmosphère et les changements climatiques et sur la qualité de l'air. Les changements climatiques mettent en danger l'équilibre de la santé et de l'environnement des humains et des écosystèmes sur l'ensemble de la planète.

Dans les collectivités durables, l'on cherche à diminuer sinon à éliminer la production de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre dans la mesure du possible. Ceci est d'une importance particulière pour les collectivités situées au Canada, car les augmentations et les effets les plus importants du réchauffement de l'atmosphère se traduiront près des pôles, selon les prévisions, et une bonne partie du Canada sera donc affectée.

### **Principaux enjeux**

Changements climatiques et qualité de l'air  
 Énergie  
 Eau  
 Sécurité alimentaire  
 Capacité durable de l'utilisation et de saturation :  
 ressources et déchets  
 Biodiversité  
 Prospérité économique, équité et stabilité  
 Santé et bien-être des collectivités

### *L'énergie*

La croissance significative de l'industrialisation et de la population au cours du dernier siècle est directement associée à la croissance dans la consommation de l'énergie dérivée des combustibles fossiles. Ces sources d'énergie ne sont pas inépuisables et, par conséquent, il n'est pas possible d'en dépendre entièrement dans une perspective durable.

Dans les collectivités durables, l'on cherche à privilégier l'efficacité énergétique et à remplacer les sources d'énergie par de l'énergie renouvelable et qui n'est pas d'origine fossile. Il s'agit d'une problématique complexe mais éminemment importante pour les collectivités canadiennes puisque la plupart ont été construites à une époque où l'énergie était abondante et peu dispendieuse, et à mesure qu'évoluent les marchés et l'approvisionnement de l'énergie, l'augmentation des coûts d'éclairage, de chauffage, de transport ainsi que d'autres volets de l'économie peut engendrer des effets particulièrement néfastes au sein de la société canadienne et de l'économie du pays.

### *L'eau*

Un approvisionnement adéquat en eau potable constitue l'un des premiers prérequis pour l'établissement des humains et le maintien de leur santé. Les activités industrielles et agricoles qui ont eu lieu au cours du dernier siècle ont compromis la disponibilité d'eau potable dans plusieurs collectivités en raison de la surconsommation de l'eau et de sa contamination. Les changements climatiques à l'échelle de la planète contribuent à exacerber ces problèmes.

Dans les collectivités durables, l'on cherche à se développer et à gérer l'essor d'une manière respectueuse des systèmes hydrologiques de la région qui les accueille. L'on cherche à y diminuer la consommation d'eau et à maintenir sinon à réhabiliter la qualité de l'eau lorsque cela est possible. Au Canada, où l'on retrouve une quantité considérable des réserves d'eau potable de l'ensemble de la planète, l'on ne fait que commencer à faire face aux problématiques auxquelles ont déjà été confrontées plusieurs autres nations : la gestion de ses ressources en eau de manière responsable en tenant compte des effets sur le plan de l'agriculture, de l'énergie et de l'activité industrielle.

### ***La sécurité alimentaire***

Il n'est plus possible de maintenir le recours aux méthodes employées présentement pour nourrir une bonne partie de la population mondiale, notamment en raison d'une dépendance généralisée sur les fertilisants à base de pétrole, de la diminution des réserves d'eau et de la diminution de la qualité des sols. Le réchauffement planétaire, la désertification, l'urbanisation et les impératifs économiques du commerce mondial de l'alimentation sont autant de facteurs affectant la quantité de terres arables pouvant servir à produire des récoltes dans le monde entier. Même si dans certains pays industrialisés l'on peut faire pousser des récoltes dans des serres, cette technique ne permet que de récolter certains types d'aliments et consomme une plus grande quantité d'énergie.

Les aménagements urbains durables favorisent une approche stratégique au problème de la sécurité alimentaire en procurant aux collectivités des moyens et des incitatifs leur permettant de cultiver leurs propres aliments dans des espaces ouverts, sur des balcons ou sur les toitures. Ce scénario n'exclut pas la production d'aliments à l'échelle commerciale. Le système d'agriculture urbaine tirera avantage de l'intégration du compostage et de systèmes de gestion d'eau potable à intégration progressive.

### ***La capacité durable de l'utilisation et la capacité biogénique : ressources et déchets***

Le modèle de développement économique en usage dans le monde industrialisé met l'accent sur l'augmentation de l'activité industrielle et l'extraction des ressources ainsi que sur la production de biens. Cette façon de considérer les ressources a résulté en une surexploitation d'un grand nombre de ressources renouvelables aussi bien que non renouvelables ainsi qu'en la production de quantités considérables de déchets, une façon de faire qu'il ne sera pas possible de maintenir beaucoup plus longtemps.

Les collectivités durables cherchent à assurer la pérennité des ressources renouvelables et à minimiser l'utilisation de ressources non renouvelables et la production de déchets. Grâce à la conception et à la mise en oeuvre de systèmes ingénieux de récolte, de production et de gestion des déchets, la notion même de déchets se trouve anéantie, si bien que ce que l'on considère aujourd'hui comme étant des déchets devient une ressource servant à une autre activité par son utilisation alternative, sa réutilisation ou encore par

le recyclage. Compte tenu des ressources financières considérables consacrées chaque année à la question des rebuts, les systèmes de gestion durable des déchets offrent aux municipalités canadiennes des occasions intéressantes au plan économique et environnemental.

### ***La biodiversité***

La biosphère de la planète est constituée de plusieurs écosystèmes reliés entre eux et constitués à leur tour de rapports complexes entre plusieurs espèces et habitants. L'augmentation de la population, l'activité économique et le développement au cours du dernier siècle ont contribué à la dégradation considérable de plusieurs écosystèmes, entraînant un effritement de la biodiversité et la déstabilisation de la santé, de la productivité et de l'équilibre des écosystèmes. Plusieurs espèces ont disparu ou sont présentement en voie d'extinction à cause des transformations physiques ou chimiques de leurs habitats.

Les collectivités durables s'efforcent de minimiser les modifications physiques et chimiques des écosystèmes pouvant être affectés par l'activité humaine. Dans un contexte de croissance des collectivités au Canada, il importe de s'assurer que les dérangements associés avec le développement et l'accroissement de l'activité économique ne portent pas atteinte à l'intégrité des écosystèmes et des habitats essentiels.

### ***La prospérité, l'équité et la stabilité économiques***

Le contexte des modèles économiques et de la prospérité au sein des collectivités canadiennes a évolué au cours des dernières 50 années et il est aujourd'hui intimement lié aux échanges mondiaux des ressources, de l'information et de l'argent. Malgré les nombreux avantages pouvant découler d'une telle orientation, ceci peut également déstabiliser et menacer la capacité d'une collectivité à maintenir sa subsistance économique.

Les collectivités durables cherchent à développer une économie locale stable en se dotant de bases économiques diverses et d'une infrastructure diversifiée qui sont fondées sur une gestion responsable et viable des ressources et sur l'édification de bases solides en matière d'expertise, de capacité et de capital. De telles bases peuvent ainsi offrir la diversité requise en matière d'emplois et d'occasions d'affaires permettant aux résidents de gagner leur vie. Puisque les fondements de l'économie de plusieurs collectivités au Canada reposent sur des industries d'extraction de ressources

recherchées mondialement ou encore sur l'industrie touristique, le développement économique de ces collectivités dans une perspective de développement durable serait particulièrement indiqué pour la réalisation d'initiatives de planification communautaire.

### **La santé et le bien-être des collectivités**

Au cours du dernier siècle, les modèles sociaux au sein des collectivités ont évolué avec la croissance de celles-ci, et les modèles socio-économiques qui étaient demeurés relativement stables pendant des générations ont été confrontés à des changements dépassant leur capacité d'y réagir efficacement. Dans un tel contexte, tant la santé et le bien-être des individus que de la collectivité peuvent en souffrir.

Les collectivités durables parent aux impacts sur la santé de leurs membres en fournissant les services, les ressources et l'éducation nécessaires. Les collectivités durables privilégient les approches de nature coopérative et fondées sur des partenariats au sein de la collectivité afin de contrer la criminalité et de veiller à la disponibilité des soins de santé et des services sociaux.

### **Les échelles de la planification durable**

La plupart des systèmes essentiels de survie — tels que l'air, le climat, l'énergie, l'eau, la biodiversité — sont reliés d'une région à l'autre d'une manière ou d'une autre. Afin que cette relation soit durable, elle doit s'accomplir à l'échelle planétaire. Si une région ou un endroit veille à son développement à l'intérieur de la capacité biogénique de ses écosystèmes bio-régionaux, réussit à harmoniser son développement économique avec l'environnement, et veille à la santé et au bien-être de sa population, alors qu'en même temps d'autres régions ou d'autres endroits n'y parviennent pas, les écosystèmes de la planète en souffriront. Les substances polluantes dans l'air ou dans l'eau voyageront d'une région ou d'un endroit à un autre; le chômage ou les troubles sociaux dans une région ne pourront pas être facilement contenus et exerceront une pression sur les autres. Ainsi, chaque endroit, organisation, entreprise et individu doit être sensibilisé à la complexité des problématiques du développement durable et s'efforcer de résoudre ces problèmes dans les domaines où il ou elle le peut. En somme, il y a lieu de tenir compte de l'analyse de plusieurs échelles de planification durable dans le cadre des débats entourant la planification et le développement des collectivités.

Les échelles de la planification et de l'analyse durables se définissent notamment en fonction de la géographie, du secteur de responsabilité, du projet ou de l'activité. Chaque niveau de l'échelle comporte des responsabilités diverses et exerce une influence différente sur chacun des autres niveaux de l'échelle. Les objectifs en matière de développement durable doivent être pris en compte par chacun des niveaux de la manière la plus appropriée en fonction de son mandat, de son secteur de responsabilité, des ressources et de ses capacités. Les actions entreprises doivent notamment tenir compte des impacts et de l'influence de choix ainsi exercés sur les autres systèmes ou niveaux de l'échelle dont ils font partie, et également sur les plus petits systèmes ou niveaux de l'échelle, lesquels sont essentiellement leurs éléments constitutifs. Il faut en outre tenir compte des impacts et de l'influence des décisions prises dans le cadre d'autres échelles, à l'égard de l'échelle ou du système dans lequel ces éléments évoluent.

#### **Échelles de la planification et de l'analyse durables**

Planétaire/mondial  
 Continental  
 Bio-régional  
 Provincial/État  
 Régional  
 Région métropolitaine  
 Ville  
 Collectivité  
 Quartier  
 Site  
 Bâtiments  
 Technologie  
 Activité

Bien que les initiatives prises à l'une des échelles doivent tenir compte des impacts de leurs activités sur des problématiques que l'on retrouve à des échelles plus élevées, il est important de reconnaître que les actions prises à une échelle peuvent également n'avoir que très peu d'influence sur des situations que l'on retrouve à d'autres échelles. Par exemple, à l'échelle du site et d'un édifice, l'édifice peut intégrer des mesures d'efficacité énergétique grâce à sa conception, à la technologie employée, aux techniques ou aux pratiques utilisées. Par contre, ces mesures n'ont à peu près aucune influence sur les mécanismes de détermination des prix à l'échelle mondiale dont les rouages favorisent la prolifération de l'utilisation de sources énergétiques non renouvelables.

## Le défi urbain

*Au XXI<sup>e</sup> siècle, le monde sera essentiellement urbanisé ... Les gouvernements devront alors élaborer des stratégies spécifiques permettant de guider le processus d'urbanisation, en soulageant la pression exercée sur les plus grands noyaux urbains et en édifiant plutôt des petites municipalités et villes, en les intégrant davantage à l'arrière-pays rural. — CMED, 1987, pages 16 et 17*

Selon les prévisions, au cours des 50 à 100 prochaines années, jusqu'à 80 % de la population vivra dans des zones urbaines; à l'heure actuelle, c'est le cas pour la plupart des Canadiens. La plupart des impacts au plan de l'énergie, des ressources et des déchets sont directement ou indirectement liés à l'activité dans les villes. Ainsi, la nature durable de la planète est particulièrement affectée par la conception des établissements, des infrastructures et des édifices en milieu urbain.

L'aménagement urbain est l'un des domaines les plus importants appelant la mise en oeuvre des principes de la durabilité et de la viabilité. L'un des défis de l'aménagement urbain durable consiste à intégrer les principes du développement durable à l'échelle des régions et des villes jusqu'à la conception des détails et des stratégies d'entretien. Les urbanistes et les spécialistes en aménagement urbain doivent concevoir les moyens les plus efficaces et les plus efficaces permettant d'appliquer les principes de la durabilité et de la viabilité à la création et à la gestion des collectivités et ce, à toutes les échelles, de manière à minimiser les impacts négatifs et à optimiser les bienfaits pour les systèmes environnementaux, sociaux et économiques tant au plan local qu'à l'échelle mondiale. Les autorités municipales et régionales de l'ensemble du Canada doivent relever le défi qui consiste à planifier et à concevoir des nouvelles collectivités et à réaménager les collectivités existantes, de manière à ce que les secteurs commercial, résidentiel et institutionnel puissent fonctionner harmonieusement où règne un milieu dans lequel les gens peuvent vivre, travailler, se divertir et apprendre tout en jouissant d'une bonne qualité de vie, en se gardant toutefois de devenir des simples gaveries avalant le capital et les ressources naturelles des zones rurales avoisinantes dont ils dépendent.

## LES COLLECTIVITÉS DURABLES

Le terme « collectivité » peut s'entendre à la fois des lieux, des édifices, des infrastructures, de l'économie et des réseaux sociaux. Une collectivité englobe tous ces éléments et plus encore. Essentiellement, une collectivité possède une histoire et les gens qui y habitent partagent une sensibilité ou une conscientisation permettant de relier ensemble tous ces éléments. Dans l'ensemble, ce qui constitue une « collectivité » s'inscrit dans la nature de l'intégration et de l'interaction entre les personnes et les lieux.

La planification des collectivités durables exige que l'on porte attention à des objectifs multiples (sociaux, économiques et environnementaux) et que l'on adopte une perspective large sur un horizon à long terme qui tienne compte à la fois des humains ainsi que des autres formes de vie, et également des générations futures. L'utilisation des terrains et les systèmes de transport y sont caractérisés par une utilisation plus efficace des ressources et par la baisse de la pollution; l'on y porte davantage attention à l'amélioration des constructions, à l'entretien préventif, à la réutilisation et au recyclage de tout ce qui est construit et produit; l'on y constate également une meilleure prise en charge de l'environnement naturel. Essentiellement, les collectivités durables

- tiennent compte des liens existants entre le développement et la qualité de vie;
- consacrent du temps, des efforts et des ressources à la restauration de la vitalité communautaire aux centres ainsi qu'aux secteurs plus anciens;
- ont le souci de la collectivité, se préoccupant notamment du transport en commun et des piétons;
- présentent une plus grande variété d'utilisations résidentielles, commerciales et pour le commerce au détail;
- mettent l'accent sur les biens et les services permettant de minimiser la consommation des ressources et les impacts environnementaux;
- préservent les espaces ouverts et plusieurs autres aménagements environnementaux;
- n'utilisent les systèmes naturels que d'une manière qui favorise le maintien de leur santé et de leur productivité;
- établissent une planification à long terme en s'inspirant des principes notamment énoncés ci-dessus.

Une collectivité durable intègre les nécessités de la vie d'aujourd'hui en étant particulièrement sensible à la place qu'occupe cette collectivité au sein de la géographie et du temps, et notamment de ses impacts sur les différents réseaux d'écosystèmes et aux différents rapports auxquels elle participe. Les systèmes et les modèles élaborés au plan de l'aménagement physique, social et économique d'une telle collectivité ne résisteront non seulement aux forces du changement mais devraient également prospérer pour de nombreuses générations à l'avenir.

### Vision, valeurs et politiques

Les caractéristiques propres d'une collectivité durable sont différentes d'une collectivité à l'autre; en effet, il n'existe pas de moule « passe-partout » à cet égard. Ceci dit, elles ont néanmoins certains traits en commun : elles ont une conception claire des valeurs fondamentales qui les animent; elles ont une vision qui guide leur avenir; enfin, elles possèdent des politiques et des plans de développement élaborés en fonction de ces valeurs et de cette vision. Outre les éléments physiques qui caractérisent cette vision (décrits plus amplement au paragraphe suivant), la vision d'une collectivité durable traduit généralement diverses préoccupations d'ordre social et économique et également à différents égards, notamment en ce qui a trait à ce qui suit :

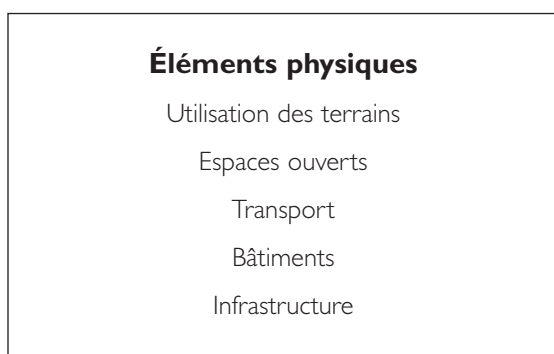
- la gouvernance
- les politiques publiques
- les communications
- l'éducation
- les programmes sociaux (y compris les soins de santé, les soins aux personnes âgées et aux jeunes)
- les occasions économiques et les initiatives de développement
- les systèmes de suivi et d'information
- la recherche continue

Puisque ce sont généralement les institutions (gouvernementales, commerciales, à but non lucratif ou universitaires) qui exercent l'influence ou assument la responsabilité se rapportant à divers aspects des systèmes sociaux, économiques et environnementaux, les collectivités durables chercheront par divers moyens comment elles peuvent améliorer les politiques, les structures et les fonctions de ces institutions. Elles s'impliqueront notamment au plan de l'analyse et de la réforme des politiques et des textes réglementaires, dans l'élaboration de nouvelles propositions et d'incitatifs novateurs, ainsi que dans l'évolution des pratiques au



plan des communications et de la gestion. Les collectivités durables ont également en commun leur souci d'établir parmi les divers intervenants des rapports à la fois nouveaux et novateurs, ces liens permettant d'appuyer et de faciliter la mise en oeuvre de programmes locaux à l'échelle communautaire. Cette participation plus large des divers intervenants au processus de planification et au processus décisionnel constitue l'une des caractéristiques essentielles à l'essor et au maintien d'une collectivité durable.

## Les éléments physiques



Que ce soit en milieu urbain, en banlieue ou en milieu rural, les choix conscients des individus en ce qui concerne la conception de leurs collectivités respectives ont une influence non équivoque sur la santé future de la Terre et de la vie dans son ensemble. Une collectivité ne peut naître ni exister uniquement sous sa forme purement physique; aussi, la vision et les facteurs entrant dans la composition d'une collectivité durable intégrale doivent être pris en compte tout le long du processus décisionnel à l'occasion du développement d'un quartier, d'un édifice ou encore d'un système d'infrastructure. Parmi les éléments physiques et les modèles qu'il convient d'examiner lorsque les objectifs de durabilité et de viabilité sont introduits au niveau de la conception et de la planification d'une collectivité, signalons ceux-ci :

### *L'utilisation des terrains*

Le modèle adopté par une collectivité durable en ce qui concerne l'utilisation des terrains traduit l'existence d'une collectivité « complète », c'est-à-dire une collectivité au sein de laquelle des personnes de tous âges peuvent vivre, travailler, avoir des loisirs, s'éduquer et magasiner à des endroits occupant relativement peu de superficie

et qui sont accessibles en empruntant un système de transport ou de circulation durable et viable. L'utilisation des terrains à ces fins sert à établir la fondation fonctionnelle d'une collectivité, ces terrains étant notamment destinés aux usages suivants : résidentiel, commercial, industriel, institutionnel, récréatif, spectacles, parcs et espaces verts et aires réservées pour le transport. Les modèles d'utilisation des terrains au sein d'une collectivité durable sont établis en faisant preuve d'un grand souci au plan des défis et des occasions qui se présentent grâce à l'adjacence des utilisations des terrains lorsque l'on considère le tout comme faisant partie d'un système intégré. Les densités au sein des collectivités urbaines durables peuvent présenter certains avantages au plan du développement et du soutien requis par les systèmes de transport, mais elles posent des défis particuliers au plan des bâtiments. Il convient notamment d'attribuer les densités avec circonspection en tenant compte notamment des vues convenables, de la circulation de l'air, de l'accès à l'ensoleillement et de la convivialité au niveau de la rue. Les utilisations des terrains à des fins commerciales et industrielles constituent l'assise physique du système économique d'une collectivité, et il convient de les situer et de les gérer de manière à assurer la protection de l'environnement et du public. Par ailleurs, les utilisations de terrains à des fins institutionnelles, particulièrement en ce qui concerne les établissements ayant une fonction de type communautaire ou social, constituent l'élément principal de l'établissement d'un réseau social et d'un sentiment d'appartenance communautaire au sein d'un quartier.

### *Espaces ouverts*

Les espaces ouverts au sein d'une collectivité lui procurent une structure permettant d'accueillir ses systèmes de circulation, de vie communautaire et de ses écosystèmes. L'aménagement convenable des espaces ouverts est un facteur clé pour assurer la convivialité d'une collectivité et la possibilité d'y pratiquer des loisirs. La planification de l'aménagement des espaces ouverts doit tenir compte de diverses exigences et de l'atteinte de certains objectifs précis :

- la circulation pédestre, en vélo et en transport en commun (essentielle en milieu à densité élevée);
- le maintien d'habitats nécessaires pour soutenir la biodiversité (en particulier pour les espèces indigènes);
- la satisfaction des besoins d'interaction et de loisirs pour tous les âges et tous les goûts;

- l'aménagement d'endroits pour le jardinage et la pratique à divers degrés de l'agriculture urbaine;
- dans la mesure du possible, favoriser la présence de micro-climats autour des édifices de manière à favoriser le caractère écologique et l'éconergie des bâtiments.

Le principal objectif que l'on cherche à atteindre par la planification de l'aménagement des espaces ouverts au sein d'une collectivité durable est l'intégration des usages multiples et la diminution simultanée de la consommation d'énergie, de l'eau et des produits chimiques. Au-delà des besoins fonctionnels d'une collectivité, les espaces ouverts doivent également fournir à la collectivité l'« infrastructure écologique » dont elle a besoin. Par exemple, les plans d'aménagement des espaces ouverts doivent notamment tenir compte de l'importance de la fonction de l'écoulement des eaux, en maintenant notamment l'écoulement des eaux en surface aussi bien que le renouvellement de la nappe phréatique grâce à la présence de ruisseaux, d'étangs et de surfaces perméables.

### **Le transport**

Le transport est un élément essentiel d'une collectivité durable : le réseau de transport constitue un lien entre les diverses utilisations des terrains, et il est responsable de la consommation d'une quantité significative d'énergie et de ressources, en plus de la production de déchets ou de pollution dans les pays industrialisés. Les collectivités « modernes » conventionnelles ont été conçues selon un modèle rendant maintenant, l'automobile personnelle indispensable pour les personnes élevant une famille ou exploitant un commerce. Une collectivité durable cherchera à développer ses systèmes de transport avec le souci de préserver sinon d'améliorer la capacité des individus à se déplacer convenablement d'un endroit à un autre d'une manière qui produit le moins d'impacts environnementaux et sociaux possible. Le système de transport au sein d'une collectivité durable cherchera à prioriser le déplacement des piétons, des bicyclettes, le transport en commun, le transport des marchandises et, enfin, les automobiles. L'on cherchera à minimiser l'infrastructure routière lorsque cela est possible.

### **Bâtiments**

Nous passons une bonne partie de notre vie (la plus grande partie, pour plusieurs) à l'intérieur de bâtiments. Les bâtiments constituent la structure physique d'une collectivité et définissent en grande partie la quantité de ressources et de consommation d'énergie nécessaires afin de jouir d'une bonne qualité de vie et de subvenir aux besoins fondamentaux des individus que sont la chaleur et le gîte. Les bâtiments de type écologique ou durable présentent un certain nombre de caractéristiques importantes : des systèmes novateurs permettant d'économiser l'énergie requise pour le chauffage, l'éclairage et la climatisation (l'on y retrouve souvent des concepts d'énergie solaire passive et de circulation d'air naturel); ils sont conçus de manière à s'adapter à plusieurs usages au fil du temps; ils font appel à des matériaux durables, le plus possible à partir de sources durables, lesquelles peuvent être recyclées à la suite de la déconstruction du bâtiment; les aires intérieures procurent un environnement sain pour y vivre et y travailler (p. ex., l'utilisation de matériaux non toxiques, le souci de la qualité de l'air intérieur).

### **Infrastructure**

L'infrastructure d'une collectivité est constituée des systèmes qui lui procurent l'énergie et l'eau qu'elle requiert et prévoit l'enlèvement des rejets. Afin d'imprégner à l'infrastructure un caractère durable, l'on cherchera à développer des approvisionnements renouvelables en énergie et en eau et à s'assurer de leur gestion efficiente, en procédant au recyclage ou à la réutilisation de l'énergie, des matériaux et de l'eau lorsque cela est possible, le tout idéalement sur les lieux ou près de ceux-ci. Parmi les systèmes d'alimentation en énergie que l'on peut y retrouver, signalons ceux qui produisent de l'énergie sur les lieux (l'électricité et le chauffage) comme par exemple l'énergie solaire, l'énergie géothermique ou l'énergie éolienne, de même que des systèmes permettant de répartir la chaleur excédentaire afin qu'elle serve à différents usages dans le bâtiment ou dans le quartier. Parmi les systèmes d'alimentation en eau, signalons ceux permettant d'emmagasiner l'eau de pluie, le recyclage des eaux usées, et le traitement de l'eau des égouts. L'on y fait appel notamment à des systèmes de recyclage et de compostage afin de limiter la quantité de déchets solides autrement envoyés à un site d'enfouissement. Par ailleurs, l'on peut récupérer le gaz méthane des sites d'enfouissement afin de l'utiliser comme combustible; l'on pourra dans certains cas traiter ou incinérer les déchets solides et ainsi procurer à la collectivité une autre source d'énergie.

## LE RÔLE DE LA CONCEPTION

*La conception est la manifestation d'une intention. Et nous regardons vers l'avenir en nous disant que les filtres ne seront pas sur le bout des cheminées, à l'avenir. Ils seront dans nos têtes.*

— McDonough, 2000<sup>1</sup>

Le caractère durable que l'on veut conférer au développement nous amène à aborder des questions à la fois novatrices et complexes. Au premier abord, l'on constate que tout projet de développement durable présente des objectifs multiples et exige des solutions de type synergétique. Les personnes impliquées dans un projet de développement ne possédant ni l'expérience ni les aptitudes en matière de conception peuvent souvent être confondues par les débats politiques et les paroles prononcées au nom de la durabilité et de la viabilité; elles tentent souvent de trouver des solutions en les cherchant dans des politiques et des codes existants. Malheureusement, les politiques ou les codes existants apportent souvent des solutions peu favorables au concept de développement durable (p. ex., le rapport du nombre de places de stationnement par unité est souvent fondé sur une collectivité prisant la voiture comme moyen de transport; les politiques en matière de traitement des rebuts ne tiennent pas compte des alternatives possibles permettant leur traitement sur les lieux). De plus des politiques ou des orientations en matière de planification peuvent parfois avoir pour effet de favoriser des décisions excluant diverses solutions de rechange, alors qu'une proposition créative en matière de conception est susceptible de présenter des solutions novatrices permettant de réaliser les objectifs recherchés par bon nombre de politiques ou d'orientations qui pourraient sembler contradictoires à prime abord.

Les concepteurs (architectes, ingénieurs, architectes-paysagers et les autres spécialistes du domaine) ont l'habitude de traiter une somme considérable d'informations, de problématiques, de compromis, d'occasions, de besoins et d'intérêts de plusieurs intervenants à la fois, tout en menant le projet à bon port. Bien que ce soit habituellement à la phase du développement des politiques concernant un projet que l'on élabore les divers objectifs, principes et orientations d'un projet, leur mise en oeuvre incombe en dernière analyse au concepteur. Pourtant, il est opportun d'impliquer les concepteurs plutôt au début du processus que plus tard, et ceci pour diverses raisons :

- leur expertise en transposition est alors mise à contribution, puisqu'ils ont l'expérience dans la transposition des politiques et des orientations et de leur donner forme physiquement, en plus de saisir les différents défis qui peuvent se poser selon les alternatives retenues;
- règle générale, c'est à eux qu'incombe la responsabilité juridique professionnelle de la conception du bâtiment et du processus d'approbations;
- ils sont généralement responsables des aspects d'un projet exigeant la plus grande part du budget;
- ils sont responsables, en bout de ligne, du rendement du bâtiment;
- ils assument souvent le rôle de « chef d'équipe » au sein d'une équipe multidisciplinaire responsable d'un projet.

Le processus de conception procure en outre un autre avantage, notamment la production d'un grand nombre de représentations graphiques des composantes d'une collectivité et de ses éléments intrinsèques. Ces éléments visuels aident notamment à alimenter les débats au sein d'une collectivité et à mieux comprendre les divers choix qui s'offrent, ainsi que les coûts et les avantages de chacun, favorisant du même coup les améliorations pouvant y être apportées, le cas échéant, tout en permettant d'appuyer le bien-fondé des décisions qui sont prises. Les éléments visuels peuvent également aider à dépolitiser le dialogue entourant le processus de planification et de développement d'un projet entre une collectivité et ses élus, notamment lorsque des aspects novateurs ou non conventionnels d'une collectivité sont proposés afin que le projet s'inscrive dans le cadre du développement durable.

Il y a beaucoup à gagner à établir des objectifs de rendement et des indices de mesure qui sont en harmonie avec les objectifs poursuivis par le développement durable; à explorer des solutions à la fois créatives et intégrées en réponse à des problématiques en matière de durabilité et de viabilité; et à mettre à l'épreuve l'opportunité de certaines politiques, orientations et solutions et à les peaufiner. Les approches faisant appel à la coopération, à l'expertise interdisciplinaire et à la conception dans le cadre de la planification des collectivités durables sont autant de pistes prometteuses qui permettront de renforcer les intentions et de faciliter les progrès en matière de développement des collectivités durables.

---

<sup>1</sup>Cité dans Shea, C. (août 2000). *Mimicking nature by designing out waste*. Florida : FSCC World News Services.

## LES CHARRETTES DE CONCEPTION

Comme on l'a vu ci-dessus, il arrive trop souvent que la planification et même le zonage se rapportant à des édifices, à des sites, à des quartiers, à des collectivités ainsi qu'à des régions se fassent en fonction de politiques et de codes souvent en l'absence d'informations visuelles ou contextuelles. Les décisions en matière de planification sont souvent débattues au fur et à mesure des situations qui se présentent et, souvent, dans le cadre d'un processus d'audition ad hoc et litigieux. La planification des collectivités durables exige des outils offrant davantage qu'une vue partielle des solutions possibles et des résultats concevables qu'une telle approche à la pièce permet d'espérer. La charrette de conception est justement l'outil indiqué.

*La charrette de conception permet d'analyser un problème à partir d'une perspective holistique [et] les résultats qui en découlent sont moins susceptibles de succomber aux diktats des spécialistes ou à la manipulation politique. — Kelbaugh, 1996, p. 6*

### L'origine des « charrettes »

Le terme « charrette » décrit une pratique qui a vu le jour à l'École des Beaux-Arts de Paris au 19<sup>e</sup> siècle. Les étudiants en conception devaient résoudre des problèmes complexes à l'intérieur de délais rigoureusement impartis. À l'arrivée de l'échéance, quelqu'un passait avec une charrette parmi les tables à dessins afin que chacun y place le fruit de son labeur. Les étudiants mettaient alors leur travail dans la charrette, qu'il soit terminé ou non, puisque la note zéro était attribuée à quiconque n'avait pas placé son travail dans la charrette. L'histoire veut qu'il arrivait souvent à des étudiants de sauter littéralement dans la charrette alors qu'elle passait à côté d'eux et continuaient à travailler fébrilement à mesure que la charrette avançait afin d'essayer de compléter leur projet.

C'est la combinaison de problèmes de conception d'une grande complexité, des échéances particulièrement serrées ainsi que la présence de la charrette a fait en sorte que cette activité est venue à être baptisée du nom « charrette ». La concentration et la fébrilité du travail de conception que l'on pouvait constater à l'époque à l'approche de l'échéance sont toujours d'actualité lors des charrettes qui ont lieu de nos jours.

Les charrettes de conception offrent un forum au sein duquel divers groupes de participants peuvent explorer, comprendre, créer et évaluer les divers scénarios possibles et préférés. Elles favorisent les discussions au-delà des débats conventionnels sans pour autant déclencher un phénomène d'opposition qui est souvent le lot des propositions conventionnelles en matière de planification et de zonage. Au-delà de leur utilité au plan de l'illustration et de la validation des politiques proposées, les résultats d'une charrette servent notamment à éclairer l'établissement des politiques grâce à l'apport des nouvelles idées qu'elles favorisent et à la mise à l'épreuve de celles-ci. Lorsqu'elle s'inscrit idéalement dans le cadre d'une initiative plus vaste comportant un volet précédant et suivant la charrette proprement dite, la charrette de conception est un outil servant à favoriser les consensus et constitue une source d'inspiration des initiatives communautaires ainsi que la prise en charge de la collectivité de la planification de son développement à l'avenir.

*Les charrettes permettent l'échange des idées, des possibilités et des visions permettant d'encadrer les initiatives en cause et de catalyser l'engagement de la collectivité dans son ensemble. Elles permettent en outre aux collectivités d'envisager l'avenir de leurs quartiers et d'agir en conséquence, et constituent ainsi un rouage vital ... au fonctionnement de la démocratie. — Watson, 1996*

Une charrette de conception est essentiellement une séance de remue-méninges illustrée à laquelle participent divers groupes, soit des architectes, des architectes-paysagers, des ingénieurs, des planificateurs, des spécialistes de contenu, des enseignants, des étudiants, des représentants de la collectivité, des fonctionnaires et des chefs de file au sein de la collectivité. Appelée à se pencher sur une ou plusieurs problématiques au plan de l'aménagement urbain, la charrette de conception vise à procurer aux participants et à la collectivité dans son ensemble des solutions réalistes et créatives à divers problèmes d'actualité. Il peut aussi bien s'agir d'une problématique touchant la construction d'un petit bâtiment que d'un enjeu mettant en cause plusieurs quartiers, villes et bio-régions. Le processus suivi lors d'une charrette fait appel aux méthodes employées dans le cadre d'une séance de remue-méninges (au cours de laquelle des idées sont lancées sans ordre particulier et comme elles viennent à l'esprit des participants) ainsi qu'à des techniques de projection dans le temps (notamment en créant des cartes illustrant les enjeux, les

calendriers d'exécution et les diagrammes pertinents) permettant ainsi aux participants de visualiser les différentes solutions proposées en matière de conception, le tout ponctué de discussions et de l'évaluation des diverses propositions. Une *charrette de conception* convoquée pour un projet de *collectivité durable* portera sur des problématiques spécifiques et les caractéristiques

spécifiques d'un site donné ainsi que sur la collectivité environnante et ses écosystèmes. L'établissement des liens entre le concept global du développement durable et ces enjeux impliquera une démarche d'intégration des objectifs plus larges du développement durable au processus de la charrette. Ce processus est décrit sous forme schématique au tableau 1 qui suit.

**Tableau 1 Le développement durable, les collectivités durables et les charrettes de conception**

| Objectifs en matière de développement durable  | Exemples d'enjeux en matière de planification des collectivités durables  | Exemples d'enjeux étudiés dans le cadre d'une charrette  |
|--|---|--|
| Employer de l'énergie renouvelable   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Planification des besoins énergétiques de la collectivité</li> <li>- Normes et lignes directrices régissant la conception de bâtiments écologiques</li> <li>- Planification d'une infrastructure alternative</li> </ul>    | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Systèmes énergétiques sur les lieux</li> <li>- Efficacité énergétique des bâtiments</li> <li>- Cibles de réduction de la consommation d'énergie ou production d'énergie sur le site</li> </ul>  |
| Gestion durable des ressources en eau  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Stratégies de gestion de l'eau, planification des systèmes et des établissements</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Conception de la gestion de l'écoulement des eaux de surface</li> <li>- Traitement des eaux souillées et usées et recyclage sur le site</li> <li>- Aménagement paysager sans irrigation</li> <li>- Dispositifs à faible débit d'eau dans les bâtiments</li> <li>- Cibles de réduction de la consommation d'eau sur le site</li> </ul> |
| Sécurité de l'alimentation   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Stratégie de protection des terres agricoles</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Conception de jardins communautaires et particuliers</li> <li>- Conception d'un jardin sur le toit de l'édifice</li> </ul>  |
| Utilisation des ressources durables : diminution de l'utilisation des ressources non renouvelables | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gestion des déchets solides</li> <li>- Lignes directrices en matière de conception</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Programmes et aménagements pour le recyclage</li> <li>- Aménagements pour le compostage</li> <li>- Lignes directrices et précisions concernant la conception de bâtiments écologiques</li> <li>- Cibles de réduction des déchets sur le site</li> </ul>   |
| Conservation et incitatifs à la biodiversité   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Stratégie de conservation de l'environnement</li> <li>- Lignes directrices en matière d'aménagement et de développement</li> <li>- Étude des habitats et sensibilisation</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Conception des infrastructures écologiques — parcs, espaces verts, plan d'écoulement des eaux, plan d'aménagement des habitats, etc ...</li> </ul>  |
| Développement économique durable   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Stratégie de diversification et de développement économique</li> <li>- Initiatives en matière de commerce écologique</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Équilibre emplois/habitation : cibles du nombre d'emplois pouvant être fournis par les différents types de commerces</li> <li>- Nouveaux débouchés économiques à élaborer sur le site</li> <li>- Intégration des entreprises au sein d'un réseau écolo-industriel</li> </ul>  |
| Santé et équité sociale  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Initiatives en matière de planification sociale</li> <li>- Aménagement de logements sociaux et pour personnes à faible revenu</li> <li>- Programmes d'aide</li> <li>- Initiatives en matière de sensibilisation</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Intégration des groupes selon leur revenu</li> <li>- Conception de logements pour personnes à faible revenu</li> <li>- Services de garderie</li> <li>- Organismes de formation et programmes proposés</li> </ul>  |

## La raison d'être d'une charrette

Les objectifs principaux d'une charrette sont les suivants :

- rassembler des intervenants aux expertises et aux intérêts divers afin qu'ils collaborent à la recherche de solutions en matière de conception;
- créer des solutions novatrices en matière de conception qui prennent en compte une multiplicité d'objectifs et d'intérêts mutuels;
- créer des représentations visuelles d'idées et de politiques pouvant servir par la suite à alimenter des débats parmi un public plus large et à mieux comprendre les divers enjeux;
- mettre à l'épreuve avec rigueur et peaufiner les politiques et les orientations en matière de planification et de développement; et
- recueillir auprès de personnes hautement compétentes et chevronnées les propositions les plus créatives permettant de solutionner les problèmes les plus difficiles dans les meilleurs délais.

## Éléments caractéristiques d'une charrette

Les charrettes sont devenues de plus en plus populaires au cours des dernières années; d'ailleurs, à l'heure actuelle, il existe une panoplie d'activités que l'on présente couramment comme étant des « charrettes ». Il peut s'agir notamment de mini-conférences, d'ateliers, et de tables rondes dont la durée est relativement courte. Il existe certaines similarités entre les objets et les processus d'une charrette et ces activités, lesquelles pouvant par ailleurs être d'une grande utilité (dont l'on retrouvera une liste sommaire ci-après). À notre avis toutefois, et particulièrement dans le contexte du sujet traité par le présent manuel, ces autres activités ne sont pas des charrettes *proprement dites*.

Les charrettes de conception se distinguent des autres événements par les caractéristiques essentielles suivantes :

- l'événement cible un lieu précis (un site, une ville, une région, etc.);
- l'événement se déroule en accéléré pendant une période limitée (de trois à cinq jours, règle générale), les solutions élaborées devant être remises à la fin de cette période selon les échéances prescrites; la

participation de divers groupes de personnes y compris, notamment, des professionnels du milieu de la conception

- la présentation d'un « document d'information de conception » et d'un programme procurant aux participants des informations contextuelles et établissant les maxima, minima et les cibles se rapportant à une multitude de problématiques et d'enjeux complexes et interreliés; et
- un produit final distinctif se traduisant par une représentation visuelle du travail accompli.

Idéalement, les charrettes de conception sont précédées et suivies d'un événement qui y est associé afin d'accroître la sensibilisation et l'implication de la collectivité dans son ensemble, de faciliter l'atteinte d'un consensus et d'éclairer encore davantage les décisions qui seront prises à l'avenir en matière de planification et de développement.

## Avantages

Les charrettes comportent un certain nombre d'avantages directs et indirects. Nous avons évoqué un bon nombre d'entre eux auparavant dans cet exposé, mais vous en trouverez une énumération dans la liste suivante que vous pourrez consulter à votre aise lorsque vous présenterez des propositions visant à convoquer une charrette de conception dans votre collectivité. Les charrettes de conception :

- constituent un forum permettant à des participants issus de divers groupes d'explorer, d'apprendre, de comprendre, de créer et d'évaluer des scénarios possibles et préférés pour l'avenir;
- peuvent permettre d'attirer des concepteurs de renom afin d'obtenir leur point de vue, alors qu'il serait autrement trop dispendieux d'obtenir leurs conseils;
- favorisent les discussions au-delà des débats conventionnels sans pour autant déclencher une opposition souvent propre aux débats entourant les propositions conventionnelles en matière de planification et de zonage;
- permettent d'illustrer, de mettre à l'épreuve et de peaufiner les politiques proposées ainsi que les idées et les orientations novatrices;
- permettent de créer des solutions à la fois novatrices et réalistes en matière de conception qui permettent de concilier une multiplicité d'objectifs et d'intérêts mutuels;

- permettent une représentation visuelle des idées et des politiques pouvant être utilisées par la suite afin de susciter des débats plus larges et une meilleure compréhension des enjeux;
- ont le potentiel de raccourcir le processus de planification et de développement;
- permettent d'établir des relations harmonieuses entre les professionnels et les membres de la collectivité;
- peuvent susciter et catalyser la coopération et l'engagement de la collectivité dans son ensemble; et
- constituent souvent une méthode avantageuse en matière de coûts qui permet d'élaborer la conception d'un projet en vue d'un résultat relativement bien détaillé.

En résumé, les charrettes permettent d'obtenir de personnes issues de divers groupes les propositions les plus créatives capables de résoudre les problèmes les plus difficiles dans les meilleurs délais possibles tout en favorisant l'apprentissage et l'établissement de consensus entre divers groupes d'intérêts.

### Coûts et précautions d'usage

Avant de vanter les mérites des charrettes à tout venant comme étant l'outil le plus précieux de tous, il convient d'être sensibilisés à leurs inconvénients tant réels que potentiels. Tout d'abord, la tenue d'une charrette de grande envergure peut se révéler particulièrement onéreuse, voire prohibitive pour certaines organisations. De plus, la planification d'une charrette requiert une préparation minutieuse; il y a notamment beaucoup de travail à consacrer au plan de la recherche, de la préparation des documents, de la communication avec les participants et les intervenants potentiels et de la gestion du dossier, du règlement de la logistique, etc. Si la charrette suscite un vif intérêt au sein de la collectivité et ailleurs, l'on ne voudra pas offusquer ceux qui n'y auraient pas été invités ou convoqués, alors que ceux qui désireraient y participer pourraient être fort nombreux. Par conséquent, si l'on choisit de tenir une charrette de grande envergure, il faut savoir qu'il s'agit là d'une entreprise ambitieuse pour laquelle il faut être bien préparé.

Un certain nombre d'autres difficultés et d'obstacles à surmonter sont formulés dans d'autres chapitres de ce manuel, mais nous croyons qu'il est utile d'en signaler quelques-uns dans les lignes qui suivent. Notamment, il va de soi que lorsque l'on travaille avec des échéances serrées, l'on risque d'aborder certains virages avec témérité ou de prendre certaines décisions intempestives. Le fait de procéder minutieusement à la conception de la charrette, à la sélection des participants et à la facilitation des travaux peut certes aider à diminuer les risques à cet égard, mais des échéances serrées constituent certainement une contrainte à considérer. Par ailleurs, les charrettes ont tendance à favoriser une approche relativement ouverte à la résolution des diverses problématiques et il peut alors arriver que des équipes de concepteurs, craignant de laisser de côté des idées particulièrement imaginatives ou prometteuses, créent des conceptions trop élaborées ou optimistes. Les dossiers d'information se rapportant à la conception et aux programmes de la charrette peuvent aider à éviter de tels résultats, mais il faut cependant être attentifs à faire en sorte que les lignes directrices, les cibles et les limites ne soient pas trop contraignantes au point de leur enlever leur potentiel créatif.

Enfin, il ne faut pas s'attendre à ce que les conceptions résultant des charrettes soient des oeuvres définitives. Les « résultats » d'une charrette offrent un potentiel et des idées permettant une réflexion plus approfondie et qui demandent à être peaufinés. Plusieurs idées qui en sont issues devront être revues, corrigées, retravaillées et peaufinées par un certain nombre d'intervenants après la tenue de la charrette. Les résultats issus d'une charrette ne sont que le début et non l'aboutissement d'une démarche.

## AUTRES TYPES D'ACTIVITÉS ET D'ÉVÉNEMENTS

Les charrettes, particulièrement celles de grande envergure recèlent de nombreux défis. Il existe toutefois un certain nombre d'autres types d'activités qui peuvent être utiles avant la tenue d'une charrette intégrale ou qui peuvent par ailleurs servir les fins de la planification et du développement des collectivités durables. L'on retrouve une description d'une vaste gamme d'outils de participation et d'activités participatives dans le document intitulé « Sustainable Community Planning and Development: Participation Tools and Practices » (document disponible à la SCHL) mais nous en avons relevé quelques-uns ici qui comportent certaines caractéristiques des charrettes :

- Ateliers de co-création
- Forums de planification communautaire
- Équipes d'aide à la conception
- Forums de discussion
- Tables rondes d'experts
- Conférences de recherche sur l'avenir
- Séances de remue-méninges réunissant plusieurs intervenants
- Portes-ouvertes
- Tracé graphiques

Ces types d'activités et d'événements sont particulièrement utiles si des contraintes au plan budgétaire, du calendrier ou d'autres ressources empêchent la tenue d'une charrette intégrale. Ce sont autant d'occasions permettant de réunir des personnes provenant de divers groupes, de favoriser la discussion et la compréhension des enjeux, de susciter la coopération, d'informer les membres d'une collectivité, les planificateurs et les décideurs d'une collectivité, d'inspirer les collectivités à envisager et à mettre en oeuvre des choix favorisant le développement durable et, enfin, à servir d'amorce à d'autres initiatives de planification et de développement à l'avenir.

## SOMMAIRE

La notion même de « développement durable » comporte des défis considérables, notamment pour les personnes impliquées dans la planification et l'aménagement des collectivités. L'intérêt principal d'une charrette réside dans sa capacité à regrouper des participants provenant de divers horizons afin de travailler à un objectif commun, faire valoir des valeurs diversifiées et divers points de vue, en stimulant la discussion et la créativité de manière à trouver des solutions réalistes à l'intérieur de délais très serrés. Les charrettes servant à la planification des collectivités durables offrent une approche holistique et intégrée à la résolution de problématiques complexes : l'utilisation des terrains, les espaces publics et privés, la densité, la mobilité, l'urbanisme, l'utilisation des ressources (matériaux, énergie, eau), la production et le traitement des déchets, et leur commercialisation. Les produits obtenus sont à la fois visuels et tangibles, et sont issus de consensus négociés et axés sur la conception des solutions qui sont à la fois novatrices et réalistes. Les représentations visuelles et l'information obtenue grâce à la présentation d'une charrette sont des éléments fort utiles dans la planification future des collectivités et constituent des renseignements incontournables dans le cadre d'une participation éclairée aux débats de la collectivité. Une charrette réussie livrera des résultats qui permettront de mieux éclairer la collectivité au sujet de problématiques complexes, susciter une meilleure compréhension des projets envisagés et donc le soutien à ces projets, en plus de favoriser une plus grande participation dans la poursuite de l'odyssée menant à la création et au maintien de collectivités durables.



# L'obtention du « feu vert »

---

Vous songez donc à entreprendre une charrette. Le site dont l'aménagement est envisagé est relativement grand et il y a diverses problématiques complexes à résoudre. Vous désirez peut-être trouver un moyen d'impliquer les membres de la collectivité plus directement et de manière plus créative dans la conception et le processus de planification du projet. Vous avez déjà peut-être commencé à songer à intégrer divers concepts d'aménagement écologique et désirez en vérifier la faisabilité. Ou encore, vous voyez la charrette comme étant un moyen de rassembler l'expertise de divers professionnels de la conception de manière à générer une myriade d'options d'aménagement pour le site envisagé, qui naîtront sous une forme visuelle et ainsi susciter une foule d'autres possibilités.

Quelles que soient vos motivations pour entreprendre une charrette, vous devrez bien préparer le dossier avant de vous engager dans ce processus ou d'obtenir le feu vert des responsables, le cas échéant. Ce chapitre décrit les principaux éléments et les principales étapes faisant partie du processus de confirmation et de l'obtention du « feu vert » afin d'organiser une charrette ou de s'y impliquer.

## LE CONTEXTE DÉCISIONNEL

Une charrette sous l'égide du *secteur privé* sera en principe financée par les principaux participants dans un projet, habituellement le propriétaire du terrain ou le promoteur du projet. Les objectifs d'une charrette entreprise sous l'égide du secteur privé seront généralement établis de manière à appuyer la réalisation d'un concept d'aménagement à la fois rentable et jouissant de l'appui des décideurs politiques, dans les meilleurs délais possibles. Les étapes nécessaires à la réalisation de ce type de charrette sont essentiellement similaires à celles requises dans le cadre d'une charrette entreprise sous l'égide du secteur public, mais les considérations d'ordre politique sont nettement moins importantes que dans ce dernier cas.

Une charrette entreprise sous l'égide du *secteur public* comportera presque inévitablement des enjeux politiques plus élevés car il s'agira généralement de l'aménagement de terrains publics et d'un apport relativement important de fonds publics. Il est toutefois rare qu'une agence du secteur public assume le rôle d'un développeur ou d'un promoteur immobilier à moins qu'il ne s'agisse d'un terrain public. Il sera tout aussi rare pour un organisme du secteur public de s'engager dans la promotion de la conception d'un aménagement en y précisant un niveau de détails comme on pourrait le voir dans le cas d'une

charrette de conception visant l'aménagement d'un terrain privé. Lorsque cela survient, cependant, ce sera généralement parce que l'agence ou l'organisme en question désire étudier les effets de l'aménagement proposé sur les modèles d'aménagement à l'avenir, de manière à permettre l'élaboration d'une politique d'aménagement pour un endroit où l'on anticipe une certaine croissance ou encore où l'on souhaite une telle croissance.

À certaines occasions, la zone dont l'aménagement est projeté pourrait comporter des terrains privés aussi bien que des terrains publics. Aussi, l'aménagement de terrains publics à l'avenir pourrait requérir la présence d'aménagements publics ou encore la négociation d'échanges de terrains privés et publics de manière à faciliter une utilisation plus convenable des terrains et leur développement durable. Ou encore, comme ce fut le cas pour le projet Southeast False Creek, les décisions concernant les terrains publics peuvent avoir des conséquences importantes pour l'aménagement futur des terrains privés adjacents. Dans un tel cas, l'on pourrait privilégier l'organisation d'une charrette *en partenariat*.

La plupart des charrettes de conception des collectivités durables feront appel à la participation tant du secteur public que du secteur privé; cependant, le contexte de la planification et de la gestion d'une charrette variera selon l'hôte (organisée et financée par le secteur public ou le secteur privé, ou encore une combinaison des deux). Que vous envisagiez l'organisation d'une charrette sous l'égide du secteur public, du secteur privé ou en partenariat, il convient de vous poser un certain nombre de questions avant de continuer dans cette démarche, notamment celles-ci :

Êtes-vous le principal décideur ou est-ce quelqu'un d'autre?

Possédez-vous l'autorité nécessaire pour autoriser l'affectation des ressources financières requises?

Disposez-vous d'alliés au sein de l'organisation qui vous appuieront dans vos démarches afin d'obtenir l'engagement nécessaire pour procéder à une charrette? Connaissez-vous des alliés de l'externe dont l'influence pourrait être utile?

Quelle est la nature du soutien à l'interne et à l'externe dont vous disposez afin de préparer, de réaliser et de faire le suivi d'une charrette?

Selon vous, qui voudra participer à la charrette? Qui aimeriez-vous y voir participer?

Quelles sont vos attentes et quels sont les résultats que vous recherchez?

Les réponses à ces questions ont une incidence importante sur l'obtention de l'engagement et de l'autorisation requise afin de procéder à la mise sur pied d'une charrette. Elles ont aussi une certaine incidence au niveau de la planification et de la préparation d'une charrette, mais il faut dans un premier temps se constituer des appuis relativement à cette initiative.

## LES ALLIÉS ET LES RESSOURCES

Pour certains, vue de l'extérieur, une charrette peut ne pas sembler trop compliquée. Pourtant, c'est tout le contraire, notamment pour les personnes qui les proposent, les conçoivent, les organisent ou qui les gèrent. Les charrettes requièrent en effet l'apport de plusieurs ressources, se rapportent généralement à des projets importants et, par conséquent, ont tendance à attirer l'attention et à soulever des susceptibilités d'ordre politique.

Si vous occupez un poste décisionnel important, vous avez sans doute une longueur d'avance lorsqu'il s'agit de mettre de l'avant l'idée de tenir une charrette de conception. Malgré cet atout, l'organisation d'une charrette intégrale est un défi important qui requiert que l'on y consacre des efforts concertés afin de s'assurer des ressources, des participants et les lieux requis pour la présenter. Une charrette nécessite donc un budget considérable, une planification minutieuse, l'obtention des approbations requises auprès d'un bon nombre d'intervenants importants occupant les échelons élevés de l'administration, des débats approfondis, en plus de devoir traiter avec une certaine opposition au projet. Il importe donc de rechercher des alliés solides afin d'aider à obtenir les approbations, le soutien et les ressources nécessaires pour élaborer et compléter une charrette.

### Alliés potentiels

- Directeurs et chefs de service au sein des services de planification et d'aménagement
- Directeur de la ville
- Élus municipaux
- Membres importants du comité consultatif
- Le personnel d'autres services
- Universitaires et praticiens dans les diverses professions liées à l'aménagement
- Activistes au sein de la collectivité

Parmi les *alliés internes*, signalons :

Les *Directeurs et chefs de service au sein de divers services de planification et d'engagement* qui seront tout près du centre (sinon au centre même) de la planification et de la gestion de la charrette au cours des diverses étapes, à partir de sa préparation jusqu'au suivi. Il s'agira souvent de personnes assumant des postes décisionnels et d'influence en ce qui a trait à la mise en oeuvre du développement du projet à l'avenir.

Le *Directeur de la ville* devra être sensible aux diverses conséquences politiques inhérentes à la charrette et devra possiblement recommander l'obtention du soutien et de l'approbation du conseil municipal en ce qui a trait aux dépenses et à l'affectation des ressources.

Les *élus municipaux*. Il pourrait être également nécessaire d'obtenir un soutien fort de la part d'au moins quelques conseillers (les budgets d'une charrette sont également assez élevés et l'approbation du conseil municipal est habituellement requise).

#### *Principaux membres du comité consultatif*

Aussi bien les initiés que les non-initiés qui sont intéressés ou émettent des doutes quant au projet ont tendance à demander aux personnes qu'ils connaissent au sein de telles commissions ou de ces comités leur opinion ou leur avis à ce sujet. Il devient alors extrêmement précieux sinon incontournable d'obtenir l'appui des membres de la Commission d'aménagement du territoire.

*Le personnel des divers services*. Les charrettes de planification de collectivités durables ont la réputation (légitime et souhaitée) de générer des idées et des options qui sont souvent en dehors des conventions. Ceci peut occasionner parfois certaines inquiétudes chez divers membres du personnel pouvant être affectés par les décisions ou par la mise en oeuvre de la charrette. Il serait particulièrement opportun de susciter un intérêt positif ou à tout le moins une certaine ouverture à l'égard du processus de la charrette parmi le personnel des divers services impliqués, notamment le service de l'ingénierie, des travaux publics, des parcs et des loisirs, ainsi que des services de santé et des services sociaux. Il devient également essentiel d'obtenir des ententes concernant l'affectation de certains membres du personnel au sein des diverses équipes à différentes étapes de la charrette, notamment lors de sa planification, de sa mise en oeuvre et du suivi.

Bien qu'il soit nécessaire d'obtenir le soutien des alliés dont il est question ci-dessus, ils ne sont pas nécessairement disponibles lorsque l'idée de la tenue d'une charrette est lancée. Heureusement, il y a souvent plusieurs *alliés externes* dont le soutien peut être obtenu afin d'appuyer la tenue d'une charrette. Par exemple, des universitaires intéressés aux questions communautaires ont peut-être l'oreille de certains décideurs importants et peuvent alors procurer un soutien précieux pour la tenue d'une charrette. Aussi, des activistes communautaires intéressés au projet peuvent être en mesure de faire la promotion d'une charrette auprès d'élus municipaux avec lesquels ils entretiennent de bons rapports. De plus, des organismes gouvernementaux, dont la SCHL, peuvent également communiquer avec les décideurs importants et les inciter à tenir un tel événement.

La recherche d'alliances et d'appuis pour une charrette nécessite beaucoup de doigté : l'ensemble des voix réunies afin de promouvoir un projet de cette envergure doit être à la fois crédible et harmonieux. Idéalement, l'on recherchera des appuis issus de divers horizons; il est toutefois essentiel de trouver au moins certains appuis importants qui pourront promouvoir l'idée de la tenue d'une charrette auprès des principaux décideurs (l'expérience démontre que c'est généralement ce qui arrive).

### Évaluation de la préparation I :

Occupez-vous un poste qui vous permet de susciter une plus grande réflexion au sujet de l'idée de la tenue d'une charrette?

Savez-vous qui pourrait compter parmi vos alliés ou encore où vous pourriez commencer à chercher des appuis?

Est-il probable que l'organisation et ses membres soient ouverts à cette idée?

Entretenez-vous un espoir raisonnable quant à la disponibilité des ressources ou à l'obtention de celles-ci?

- Si vous avez tendance à répondre « Oui » à ces questions, vous êtes prêt à passer à l'étape suivante.
- Si vous êtes incertain, il y a lieu de continuer à peaufiner votre projet et à élargir vos recherches; la section suivante fournit des conseils à ce sujet.
- Si votre réponse est « Non » à au moins l'une des questions, il y a lieu de reprendre votre réflexion et la planification du projet, ou encore de choisir une activité autre qu'une charrette (voir la page 17).

*Presque tous les intéressés sont en mesure d'initier l'idée de recourir à une charrette pour la planification d'une collectivité durable.*

*Plusieurs personnes peuvent devenir vos alliés qui vous aideront à établir des contacts importants, à obtenir du soutien et à planifier une charrette de conception en vue de l'aménagement d'une collectivité durable.*

*La sensibilisation et l'information (notamment au sujet des avantages des charrettes et des initiatives passées réussies) vous aideront à surmonter les hésitations et la résistance pouvant se manifester au sujet de la planification d'une collectivité durable dans une perspective participative.*

*Les ressources financières et autres peuvent être obtenues de diverses façons : travail bénévole et pro-bono, dons de matériel et d'utilisation de certains lieux, subventions auprès de divers organismes et le partage des coûts).*

## OBTENTION DES APPUIS et PROMOTION DE L'IDÉE

Il y a lieu de tenir compte des trois « règles » suivantes lorsque l'on cherche à obtenir des appuis et à se faire des alliés pour la tenue d'une charrette :

1. Communiquer les informations pertinentes
2. Concilier une multitude d'intérêts
3. Répondre aux diverses préoccupations

*Communiquer les informations pertinentes* : Selon les individus et leur position hiérarchique, afin qu'ils aient pleinement connaissance des divers éléments qui nécessiteront leur soutien ou leur approbation par la suite. À l'étape exploratoire, vous chercherez à connaître les intérêts de votre interlocuteur et à cerner les divers éléments qui pourraient susciter son soutien ou encore ceux à l'égard desquels il pourrait y avoir de la résistance. Les sujets que vous aborderez alors auront généralement trait aux avantages de la charrette, aux réussites antérieures de ce type de démarche, aux participants potentiels, ainsi qu'aux préoccupations et intérêts particuliers de votre allié potentiel. Par la suite, lorsque vous ferez la promotion active de l'idée de la charrette comme telle et que vous rechercherez des manifestations plus formelles de soutien ou d'approbation, il y aura lieu de présenter des informations plus élaborées : les buts, les objectifs et les résultats attendus, le calendrier d'exécution, les participants probables, les exigences au plan des ressources, etc

La crédibilité d'une charrette et de ses résultats commence par une divulgation stratégique mais intégrale des informations pertinentes à tous les principaux intervenants. N'hésitez pas à demander leurs commentaires. Bien que certains commentaires vous apparaîtront parfois comme étant des critiques, les préoccupations qu'ils traduisent peuvent être partagées par d'autres intervenants et il convient d'en tenir compte. Demandez des conseils et prenez bonne note des recommandations. Les conseils obtenus auprès de personnes pragmatiques et qui saisissent bien les enjeux politiques (généralement des personnes occupant un poste décisionnel important) peuvent aider à éviter des obstacles de taille. Ce qui plus est, en manifestant votre intérêt à l'égard de leurs conseils et en vous montrant soucieux à cet égard, vous pourrez même trouver des personnes qui appuieront votre projet mais qui, au départ, avaient certaines réserves à cet égard. Il est important de veiller à ne pas déformer le projet de charrette, ses coûts et ses répercussions, afin d'éviter une évaluation défavorable de votre projet. En effet, si un décideur ou un partisan clé estime avoir été indûment poussé à appuyer une charrette, et si les répercussions ou les résultats ne combent pas leurs attentes, ceci peut porter gravement atteinte aux rapports professionnels ainsi qu'à la crédibilité du projet, et cela pourrait être préjudiciable à toutes les personnes liées au projet.

**Concilier une multitude d'intérêts :** Chaque allié ou intervenant potentiel a ses propres intérêts et contraintes. La constitution d'appuis à un événement de l'importance d'une charrette de conception intégrale repose notamment sur la démonstration de la façon qu'un tel événement peut à la fois satisfaire aux intérêts de tous les intervenants tout en respectant leurs contraintes. Si l'on néglige cet aspect, le projet pourrait se voir bloqué par l'intervention d'un ou l'autre des nombreux responsables au sein d'un organisme ou d'une institution. Parmi les principaux intérêts à considérer, signalons ceux-ci :

- De quelle manière la charrette pourra-t-elle contribuer à créer une meilleure collectivité, notamment en ce qui a trait au milieu de vie, de la sécurité, de l'esthétique, de la fonction et du caractère durable de la collectivité?
- De quelle manière la charrette aidera-t-elle à favoriser la prospérité et l'efficacité financière de notre municipalité?

- De quelle manière la charrette peut-elle aider à satisfaire les intérêts des divers groupes d'action communautaire, notamment en ce qui a trait aux questions d'actualité au sein de la municipalité?
- De quelle manière la charrette peut-elle nous aider à résoudre les diverses problématiques propres au site en question?
- De quelle manière la charrette nous donne-t-elle l'occasion de promouvoir notre travail et notre ville, et à établir la réputation et la crédibilité?
- Comment les résultats de la charrette pourront-ils aider à éclairer les travaux réalisés à l'égard d'autres projets et d'autres sites?

**Répondre aux diverses préoccupations.** Compte tenu de l'ampleur des ressources requises pour tenir une charrette, des tractations au sujet des personnes qui devraient y participer et y avoir accès, en plus des résultats potentiels de la charrette, vous devez vous attendre à ce que plusieurs préoccupations soient formulées. Vous devrez en prendre bonne note et trouver le moyen d'en tenir compte. Parmi les diverses préoccupations qui pourront être soulevées et dont il faudra tenir compte, signalons les suivantes :

**La crédibilité.** Les détracteurs des initiatives visant l'établissement de collectivités durables tiennent souvent celles-ci pour utopiques, alors l'idée même de dépenser plusieurs milliers de dollars pour financer la tenue d'une charrette de planification d'une collectivité durable risque de soulever diverses préoccupations à ce sujet. Afin de répondre à cette préoccupation, l'on peut mettre en lumière les nombreux avantages d'une charrette et préciser qu'une charrette constitue un excellent moyen d'éviter les « dérapages » de cette nature en soumettant toute proposition de politique visant l'établissement d'une collectivité durable à l'analyse rigoureuse et objective des professionnels de la conception et de l'aménagement. Grâce à l'implication du personnel de la municipalité et de professionnels du domaine (tels les ingénieurs et les promoteurs), les détracteurs pourront au moins être rassurés par le fait que les réalités pragmatiques de la planification, de l'aménagement et de la gestion seront dûment représentées lors des débats.

**Les ressources financières et les ressources**

**humaines.** En raison des coupures budgétaires qui sont le lot de plusieurs organismes depuis plusieurs années, certains gestionnaires peuvent estimer ne pas disposer des ressources financières suffisantes pour réaliser une charrette malgré les avantages qu'ils y voient. Il s'agit d'une préoccupation légitime : en effet, une charrette complète de trois à cinq jours, y compris sa préparation et le suivi, peut facilement coûter entre 75 000 \$ et 150 000 \$ (surtout lorsque l'on comptabilise les ressources humaines requises).

Afin d'y pallier, l'on peut suggérer que les ressources puissent provenir de divers budgets et de divers services, en plus de considérer l'apport de commanditaires conjoints provenant d'autres organismes ou agences. Les commanditaires potentiels pourraient lier leur participation à diverses conditions, par exemple en exigeant qu'ils aient droit de cité en ce qui a trait à l'objet et à l'orientation de la charrette, à la composition des équipes de la charrette, les possibilités promotionnelles qui leur sont offertes, ainsi que le type de droit de propriété dont ils peuvent bénéficier en ce qui a trait aux résultats finaux. Si vous avez bien préparé votre dossier, vous devriez avoir une bonne idée des attentes à cet égard et de ce qui est possible d'offrir. Lorsque les préparatifs de la charrette comme tels commenceront, il y aura lieu de considérer les différents types de « bénéfiques » pouvant être assurés à un commanditaire, et notamment de réfléchir à la meilleure façon de négocier les avantages consentis au commanditaire de manière à optimiser ou à sauvegarder l'intention première de la tenue de la charrette. Dressez la liste des commanditaires potentiels aussitôt que leur intention se précise et assurez-vous que toutes les parties impliquées dans la charrette sont au courant des diverses contributions et intérêts en cause.

**Les répercussions politiques.** Certains peuvent exprimer leurs réserves au sujet des répercussions politiques pouvant résulter du fait de promouvoir le développement durable dans le cadre de la charrette, surtout si l'on croit que la municipalité ou le quartier sera engagé de manière irréversible aux résultats issus de la charrette. Afin d'y pallier, l'on peut souligner le rôle de la collectivité au sein de la charrette (lorsqu'il est effectivement opportun d'impliquer celle-ci), en assurant les intéressés que leurs voix et leurs préoccupations seront entendues. Il sera également important de souligner que les

résultats d'une charrette ne constituent pas un plan définitif, mais qu'il s'agit plutôt d'un bilan constitué d'idées novatrices mais réalistes qu'il conviendra par la suite d'analyser, de débattre, de sélectionner, de peaufiner et d'élaborer davantage. En outre, les idées doivent notamment être évaluées et débattues par le personnel de la municipalité ainsi que par les membres de la collectivité, et, lorsqu'il s'agit d'une municipalité, toutes les décisions concernant un site doivent recevoir l'approbation du conseil municipal.

**Évaluation de la préparation 2 :**

Avez-vous identifié vos alliés et réussi à obtenir suffisamment d'appuis pour la charrette, du moins pour son concept?

Les principaux décideurs et intervenants souscrivent-ils à votre projet?

Êtes-vous relativement confiant que des ressources sont disponibles ou qu'il est possible de les obtenir?

- Si vous avez répondu « Oui » à ces questions, vous êtes prêt à passer à l'étape suivante.
- Si les principaux décideurs souscrivent à votre projet et si au moins certains des principaux intervenants y souscrivent également, et si vous êtes relativement confiant qu'il est possible de trouver des ressources nécessaires, vous êtes sans doute prêt à passer à l'étape suivante; cela pourrait notamment vous aider à confirmer, sinon à acquérir, les appuis additionnels dont vous avez besoin.
- Si vous avez répondu « Non » à la question au sujet des décideurs, et si vous êtes plutôt incertain au sujet des autres questions, vous n'êtes pas encore prêt à passer à la prochaine étape. Les conseils que vous trouverez à la prochaine étape pourront sans doute vous être utiles pour vous assurer des réponses affirmatives aux questions ci-dessus, mais ce n'est pas encore le moment de demander les approbations. En effet, vous devez être bien préparé avant de pouvoir passer à l'étape suivante, laquelle consiste en la sollicitation des approbations requises.

## SOLLICITATION DES APPROBATIONS REQUISES

Si vous en êtes à l'étape de la sollicitation des approbations requises, c'est que vous avez déjà obtenu l'appui de certains des principaux décideurs et intervenants, en plus de l'appui d'un certain nombre d'autres alliés internes et externes pour entreprendre la tenue d'une charrette de planification d'une collectivité durable. À ce stade-ci, si vous *n'êtes pas* titulaire d'un poste de décideur principal, le temps est peut-être maintenant venu de passer le dossier à un autre décideur pour mener le projet à travers cette étape. Si vous avez bien préparé votre dossier, vous savez sans doute déjà qui est ou qui sont les meilleurs candidats. Par contre, si vous *êtes* titulaire d'un poste décisionnel principal, le moment est maintenant venu d'indiquer aux autres décideurs et à vos alliés internes que vous êtes sur le point de présenter une proposition concrète et que vous solliciterez alors l'approbation requise pour parrainer ou coparrainer une charrette. Peu importe que vous ayez confié le dossier à quelqu'un d'autre ou que vous continuez à le piloter vous-même, assurez-vous que vos alliés et ceux qui vous appuient sont prêts à s'impliquer au besoin, sous la forme de conversations, de lettres d'appui, d'offres d'assistance, etc.

Après vous être assuré de la présence de tous vos appuis, soit en principe ou par l'affectation de ressources, vous êtes prêt à préparer votre proposition formelle. Vous devrez obtenir l'approbation auprès des niveaux hiérarchiques supérieurs selon l'importance des ressources financières requises. Dans les faits, puisque le montant des ressources financières requises pour tenir une charrette d'une certaine envergure sera probablement supérieur à la limite déléguée au directeur d'un service donné, il sera sans doute nécessaire d'obtenir l'approbation d'un conseil d'aménagement ou du conseil municipal; même si leur approbation n'était pas nécessaire, il est toutefois recommandé d'obtenir leur approbation, sinon leur appui.

Le processus d'approbations pour l'obtention de ressources dans le cadre d'une charrette tenue sous l'égide du secteur public nécessite généralement la présentation d'un rapport complet à la haute direction ainsi qu'au conseil (de la ville, de la région, etc., selon le cas). Ce rapport devra contenir une description détaillée de la charrette, aborder les préoccupations pouvant être formulées par ailleurs, et fournir les motifs qui sous-

tendent les principaux volets de la charrette ou encore les principales décisions devant être prises dans le cadre de la charrette. Nous recommandons l'inclusion des éléments suivants dans le cadre d'une proposition ou dans tout débat ultérieur pouvant avoir lieu dans le cadre du processus d'approbation.

### La description du site et des enjeux

Présenter le site ou le projet envisagé et décrire les problématiques et les enjeux en cause. Il peut notamment s'agir d'enjeux relevant des caractéristiques physiques de l'endroit (p. ex., une intrusion possible dans un habitat faunique, des aires humides, ou encore la présence de sols contaminés); de questions liées au mode de vie (p. ex., la proximité de zones résidentielles ou industrielles, de moyens de transport); de questions de nature sociale (p. ex., une sollicitation accrue des ressources existantes des établissements hospitaliers ou scolaires, ou encore des services de police); l'acceptation par la collectivité (p. ex., la densité, le type de bâtiments).

### Le développement durable et les collectivités durables

Expliquer le concept du développement durable et l'importance d'intégrer le concept du développement durable à l'échelle locale. Signaler l'existence des lois, de la réglementation ou de politiques existantes ou émergentes dont l'adoption traduit un souci de tenir compte des questions liées au développement durable; cela peut être un atout précieux. Décrire ou mettre en évidence les différentes problématiques ou les différents enjeux liés à la question du développement durable qu'il y a lieu de résoudre dans le cadre de l'aménagement du site ou du projet en cause.

### La charrette

Décrire en quoi consiste une charrette, en précisant les avantages qui peuvent en être retirés ainsi que l'efficacité et l'efficacités d'un tel moyen pour composer avec les problématiques à l'aménagement d'une collectivité durable. Il sera utile de présenter des études de cas. Souligner les diverses réussites obtenues dans le cadre de la réalisation de projets de charrette semblables. Décrire les problématiques ou les enjeux liés au projet ou au site en cause et qui feront l'objet de la charrette proposée; indiquer notamment comment la charrette proposée abordera les problèmes potentiels pouvant survenir, à la lumière de l'expérience d'autres charrettes.

### Les résultats de la charrette

Préciser les résultats attendus de la charrette en décrivant ses différents produits. Indiquer comment les résultats de la charrette seront ou pourront être utilisés, y compris les avantages indirects. L'on pourra notamment faire valoir les résultats suivants : la création d'un véhicule favorisant une plus large consultation et une plus grande implication de la collectivité; l'établissement d'un guide des processus décisionnels et de mise en oeuvre des projets d'aménagement; les avantages pouvant être utilisés dans le cadre des diverses politiques ou initiatives de la municipalité.

### Les participants

Décrire le profil de l'équipe que vous désirez mettre sur pied (p. ex., une équipe constituée d'architectes, d'architectes-paysagistes, d'ingénieurs, d'urbanistes, de représentants de la collectivité, d'étudiants, etc.) et vos critères de sélection à cet égard (expérience, expertise, etc.). Donner des exemples des personnes pouvant être pressenties et mentionner le nom des personnes ayant manifesté leur intérêt afin de participer à la charrette. Si vous avez l'intention d'inviter des « experts étrangers », il est important d'étayer les motifs de leur participation (se reporter à la page 44). Il y aurait également lieu d'indiquer ici le nom des personnes ayant manifesté leur intention de participer gracieusement à la charrette, ou encore en acceptant d'être rémunéré à un tarif exceptionnellement réduit.

### Le financement et les autres ressources financières

Présenter une estimation des ressources financières et des ressources humaines requises. Expliquer ou préciser comment les fonds et les ressources humaines seront employés ainsi que leur affectation aux divers éléments ou aux diverses étapes de la charrette. Fournir des renseignements au sujet des autres sources de financement ou de ressources diverses dont l'engagement est déjà obtenu ou anticipé; le type de soutien pouvant être obtenu des divers services et dont l'engagement a été confirmé; et faire valoir le fait qu'il est prévu que des experts participeront à la charrette soit gracieusement, en acceptant une rémunération réduite, ou encore en contrepartie d'un échange de biens ou de services.

La question de l'accès et des contrats sont deux autres sujets que vous pourriez décider d'ajouter ou non à l'étape de la sollicitation des approbations. Ces deux sujets sont décrits plus amplement au prochain chapitre (puisque'il s'agit généralement de questions que l'on aborde à l'étape de la préparation de la charrette) mais nous en toucherons brièvement mot ici car des questions pourraient être soulevées à cet égard.

### L'accès

L'un des principaux défis des charrettes sous l'égide du secteur public réside dans le degré d'accès qu'il convient de permettre dans le cadre de la charrette (qui, quand et à quelles conditions). La manière d'aborder cette question à cette étape-ci du processus variera en fonction de votre situation particulière.

- (1) Si vous n'avez pas encore établi vos critères au sujet de l'accès à la charrette et si vous avez certaines réserves à ce sujet, il vaudrait mieux éviter d'aborder cette question dans votre proposition ou encore, indiquer qu'il s'agit là d'une question devant être réglée lors du processus de planification de la charrette.
- (2) Si vous avez effectivement l'intention de limiter l'accès à la charrette comme tel, vous pouvez adopter la position mentionnée ci-dessus, sinon préciser votre raisonnement à ce sujet et indiquer comment les événements précédents et postérieurs à la charrette permettent une plus large participation à la charrette (les apports antérieurs et les résultats post-charrette sous la forme d'expositions, de rapports, etc.).
- (3) Si vous avez l'intention de permettre l'accès intégral à la charrette au public ou aux médias, ou aux deux, préciser quels sont les avantages d'une telle approche ainsi que les raisons pour lesquelles vous préconisez les choix que vous proposez (se reporter à la page 46).

### Les contrats

Si vous avez eu des discussions avec le service du contentieux et avez eu l'occasion de discuter avec eux de diverses questions relevant de la compétence de ce service, présentez un résumé des conclusions de ces discussions (p. ex., les recommandations concernant la préparation de contrats génériques pour les participants, au sujet de la propriété intellectuelle, de la responsabilité, etc.) et des diverses orientations qui seront prises à cet égard.

**Évaluation de la préparation 3 :**

Avez-vous complété votre proposition et l'avez-vous présentée au niveau décisionnel approprié?

Avez-vous obtenu l'approbation afin de procéder à la tenue de la charrette?

- *Si vous n'avez pas encore complété ou présenté votre proposition, allez-y!*
- *Si vous n'avez pas encore obtenu l'approbation nécessaire, il faudra alors peut-être considérer ce qui suit :*
  - (a) *trouver les arguments permettant de répondre aux raisons ayant motivé le rejet de votre proposition;*
  - (b) *trouver un autre organisme qui pourrait être intéressé à assumer ce rôle;*
  - (c) *songer à entreprendre des activités semblables mais de moindre envergure (se reporter à la page 22)*
- *Si vous avez répondu « Oui » aux questions ci-dessus, alors vous voilà prêt à commencer à planifier et à préparer la charrette. Veuillez consulter le prochain chapitre pour de plus amples renseignements à ce sujet.*

**SOMMAIRE**

Il est absolument essentiel de prendre le temps qu'il faut pour bien se préparer avant de solliciter le soutien ou l'approbation requise afin de tenir une charrette de conception d'une collectivité durable. Il est notamment important de bien saisir le concept du développement durable ainsi que les enjeux dont il faut tenir compte. Il est évidemment primordial d'avoir une certaine connaissance du « défi urbain », et idéalement une bonne connaissance de cette question; il en va de même de la sensibilisation à la nécessité et à la possibilité de tenir compte du concept du développement durable au niveau des collectivités. Vous devrez posséder une bonne connaissance de l'approche préconisant le recours à une charrette (le but, les éléments, les avantages, et les réserves d'usage) afin d'être en mesure de présenter convenablement un tel projet au sein de votre propre collectivité. Il sera également utile de connaître les différents autres types d'activités de nature semblable ou qui constituent des solutions de rechange à une charrette. La constitution d'appuis pour la charrette et l'obtention des approbations requises seront fonction du succès que vous connaîtrez au plan de la présentation des informations pertinentes aux alliés potentiels internes et externes et de la mesure dans laquelle vous tiendrez compte de leurs intérêts multiples et de leurs préoccupations diverses. Enfin, pour assurer le succès d'une telle démarche, toute demande formelle visant à solliciter des engagements ou des approbations doit manifestement traduire le souci et l'attention que vous portez à l'égard des questions qui préoccupent les décideurs et les divers intervenants pouvant être affectés soit avant, pendant ou encore après la charrette.



# Planification de la charrette

---

Maintenant que vous avez obtenu l'approbation de procéder à la charrette, c'est maintenant que le « vrai » travail commence. La qualité de l'expérience d'une charrette et les résultats de celle-ci sont fonction de la qualité de vos préparatifs. Le travail de planification avant la charrette implique un effort de démarchage; de communications avec les personnes qui seront directement et indirectement impliquées dans la charrette; la gestion des rapports entre les individus; de la recherche; de la préparation documentaire; l'élaboration du programme; la sélection des membres de l'équipe et l'accomplissement de différentes tâches fastidieuses dont la rédaction ou la préparation de contrats; l'organisation des lieux de travail; la planification de la restauration; l'organisation des fournitures et du matériel sur les lieux de travail; le transport et l'hébergement des visiteurs de l'extérieur; et plus encore. Il s'agira également de participer à diverses rencontres de planification, ateliers de conception, ou encore à divers autres types d'événements d'orientation et de planification dont l'objet sera notamment d'informer la charrette et de susciter l'intérêt et l'implication dans le processus de planification auprès d'autres personnes ne participant pas à la charrette. Le présent chapitre traite donc des différentes pièces du casse-tête qu'il faudra tout d'abord former et ensuite mettre en place avant le commencement de la charrette comme telle.

## LA COMMUNAUTÉ DES INTERVENANTS ET LES COMMUNICATIONS

*La durée de vie des plans repose sur la qualité du processus d'élaboration d'un consensus public.*  
— Lewis, 1996

Les charrettes sont des événements fort intéressants offrant leur propre dynamique et une certaine mystique. D'aucuns seront enchantés par les possibilités qu'elles offrent et avanceront une foule de raisons pour lesquelles ils devraient y participer. Les divers « intérêts » à la base de leur participation dans la charrette peuvent se résumer en l'un ou plusieurs des éléments suivants :

*Personnes contribuant des ressources.* L'argent, le personnel, les fournitures, les lieux de travail, etc.

*Les personnes contribuant du temps et de l'expertise.* Quiconque contribue au projet ou au processus de planification en y consacrant du temps ou de l'expertise.

*Les personnes affectées directement.* Quiconque se trouve sur le site en cause et qui pourrait être affecté par les décisions et les plans.

*Le pouvoir.* Il s'agit du pouvoir ayant rapport avec quelque élément pouvant être affecté par le projet qui sera réalisé, soit politiquement ou financièrement.

*Les personnes responsables.* Il s'agit notamment des directeurs et des décideurs de quelque organisme impliqué de quelque manière que ce soit dans la charrette (politiciens, directeurs, etc.).

*L'attrait idéologique.* Le développement durable est un concept qui attire un grand nombre d'individus, qu'il s'agisse d'universitaires, d'activistes communautaires ou d'écologistes, qui désirent être impliqués dans la création d'un monde meilleur et qui ont des convictions profondes au sujet de la forme que cela peut prendre et le processus pour y arriver; si le projet a une certaine envergure, ils estimeront qu'ils ont intérêt à y participer.

*Les communications.* Les médias voudront également être impliqués dans le projet, puisqu'ils estiment que c'est leur droit et leur responsabilité d'informer le public au sujet des initiatives en matière de planification et d'aménagement, surtout lorsque la charrette se rapporte à un projet de grande envergure.

Les intervenants suivants sont parmi ceux qui pourraient être impliqués, pourraient insister d'y être invités, ou encore y seront appelés à participer d'une manière ou d'une autre dans la charrette. Il ne s'agit pas d'une énumération exhaustive mais plutôt d'un point de départ permettant d'identifier les divers types d'intervenants. Il conviendra de tenir compte de chacun de ces intervenants (même si parfois il s'agira uniquement de les aviser de la tenue de l'événement), ou encore ils auront un rôle central ou périphérique dans la réalisation de la charrette. À défaut d'informer convenablement les différents intervenants et les parties intéressées, ou à tout le moins de chercher à les impliquer même accessoirement à la charrette, l'on risquera de mettre en cause certaines relations professionnelles et de susciter des questions au sujet de l'opportunité et de la crédibilité de la charrette, de ses organisateurs ou encore de ses résultats.

**Les élus.** Les élus sont généralement intéressés par les idées ou les solutions qu'une charrette peut proposer afin de faciliter certaines décisions difficiles au sujet d'un projet donné; ils voudront favoriser la recherche d'une solution convenant mutuellement aux divers intervenants et qu'ils pourront par la suite appuyer; enfin, ils souhaitent souvent participer à un événement intéressant et de grande envergure touchant leur quartier. Parmi les élus, signalons les conseillers municipaux, les membres des régies gouvernementales ou encore des députés ou des ministres dont les responsabilités touchent diverses questions faisant l'objet de la charrette (p. ex., le développement durable, l'habitation, l'environnement).

**Le personnel des organismes gouvernementaux.** Le personnel des organismes gouvernementaux est généralement invité à participer à la charrette afin d'obtenir leur expertise technique et leur rétroaction quant à la faisabilité des diverses solutions novatrices proposées. Les charrettes fournissent à ces personnes souvent chargées de la réglementation, une occasion inédite d'explorer des nouvelles avenues dans le cadre d'un environnement non préjudiciable, au sein d'une activité qui peut contribuer considérablement à la recherche à laquelle participe déjà souvent ce type d'organisme. Dans certains cas, ces organismes pourraient fournir certaines ressources pour la réalisation de la charrette.

**Le personnel municipal.** Le personnel de divers services municipaux (le service de l'aménagement, de l'ingénierie, de la planification sociale, etc.) est souvent associé à la réalisation d'une charrette dans le cadre de la participation d'autres intervenants, et il y voit une méthode de résolution des problèmes permettant de rassembler les parties intéressées provenant de divers horizons afin d'explorer ensemble une vaste gamme d'idées et de solutions qui pourront servir à l'élaboration des politiques en matière d'aménagement et à l'établissement de lignes directrices pour un site donné. Les personnes impliquées dans les divers comités consultatifs d'une ville ou d'une municipalité, dans les commissions d'aménagement ou encore qui participent à des comités d'aménagement urbain manifesteront sans doute leur désir de participer à la charrette.

**Les propriétaires et promoteurs immobiliers.** Les personnes constituant ce groupe sont généralement intéressées à trouver une solution efficace et rentable dans le cadre de leur projet, dans les meilleurs délais et au meilleur coût possible. Dans le domaine de la promotion immobilière, l'on estime souvent que les projets novateurs peuvent bien mériter certains prix mais sont généralement peu ou pas rentables. Certaines personnes parmi celles-ci seront toutefois effectivement intéressées aux solutions novatrices, mais attendez-vous à ce que la plupart d'entre elles seront moins intéressées par l'innovation et chercheront davantage à s'assurer du caractère pratique des solutions et du rendement sur leur investissement. Par ailleurs, certaines grandes entreprises, notamment celles situées près du site convoité ou qui songent à y aménager, pourront également être intéressées à la charrette et pourront même parfois fournir des ressources ou du financement pour la réalisation d'une charrette.

### **Les professionnels du domaine de l'aménagement.**

Les architectes, les architectes-paysagistes, les ingénieurs et les urbanistes seront parmi ceux qui seront en principe intéressés à s'impliquer dans la charrette soit directement ou par l'entremise de leurs associations professionnelles respectives. Les motifs de leur participation sont variés : l'intérêt du sujet abordé; les défis à relever dans le cadre de la charrette; les nouveaux apprentissages qu'ils peuvent en retirer; la participation à la charrette avec d'autres professionnels travaillant dans le domaine du développement durable; et la possibilité d'accroître leur propre visibilité au sein de la profession. Parmi les experts-conseils et les consultants qui désireront y participer, signalons :

- les experts en matière de développement durable au sein de la collectivité, notamment les concepteurs et spécialistes en aménagement;
- les experts et les consultants déjà impliqués dans le projet, y compris ceux qui s'intéressent particulièrement à un aspect donné du projet;
- les personnes ayant déjà participé à des projets ou à l'élaboration de processus de planification dans le voisinage du site en cause;
- les personnes ayant déjà participé à des charrettes de grande envergure par le passé.

**Les groupes d'intérêts spécifiques.** Il s'agit de groupes d'individus ayant tendance à s'impliquer dans le processus d'aménagement ou qui sont à l'occasion invités à participer au processus d'aménagement par le personnel des municipalités ou des groupes communautaires. Leur participation vise souvent essentiellement à présenter une perspective ou une expertise qu'ils représentent et ils feront souvent la promotion vigoureuse des questions qui les mobilisent. Ces groupes d'intérêt peuvent notamment s'intéresser particulièrement à un aspect donné, par exemple à l'aménagement des parcs, à l'habitation, au transport, au développement économique communautaire, ou encore représenter les intérêts de membres de la collectivité qu'ils estiment marginalisés ou sous-représentés (p. ex., les personnes sans emploi, les familles monoparentales, certains groupes ethniques, les personnes handicapées, etc.).

**La collectivité locale.** Les membres de la collectivité qui seront touchés directement par les décisions en matière d'aménagement qui pourraient résulter de la charrette y participeront généralement par l'entremise de représentants au sein des équipes participant à la charrette, par l'entremise de personnes qui suivront les travaux et feront rapport à un groupe communautaire donné au cours de la charrette, ou encore par la présentation des résultats de la charrette lors d'un forum au cours duquel les membres de la collectivité sont invités à donner leurs commentaires, leur rétroaction et à formuler des suggestions aux décideurs en réaction aux idées élaborées dans le cadre de la charrette. Les membres de la collectivité feront généralement connaître leur opinion par l'entremise d'une association de quartier ou encore d'un autre groupe communautaire.

**Les universitaires et les étudiants.** Les universitaires participent généralement à une charrette parce que la question les intéresse ou encore parce qu'ils y ont été invités notamment afin d'obtenir de leur part des conseils « objectifs » et souvent à la fine pointe au sujet de diverses problématiques. Il peut notamment s'agir d'universitaires provenant de disciplines comme, par exemple, l'architecture, l'urbanisme, l'architecture paysagiste, l'ingénierie, la gestion des ressources, la géographie. Les étudiants, notamment les étudiants en dessin et en urbanisme, possèdent généralement les compétences de base nécessaires afin de participer à la préparation de présentations graphiques et écrites de divers éléments tout en composant avec des échanciers serrés. La charrette leur donne l'occasion de travailler avec des professionnels tout en leur permettant de faire valoir leur savoir-faire « débridé » alors que d'autres professionnels plus expérimentés hésiteraient à le faire. Dans certains cas, comme par exemple lors de la charrette SEFC, des étudiants ayant déjà fait des recherches au sujet des idées abordées et vérifié le fonctionnement du programme peuvent se révéler des ressources précieuses et contribuer de manière significative à la charrette.

**Le public en général.** Tout citoyen s'intéressant aux questions en matière de développement durable et de planification du développement communautaire pourrait être intéressé à un mode d'information qui lui permettrait d'en connaître davantage au sujet de la charrette sinon afin d'y participer plus activement. Les modes d'information les mieux adaptés à ce type d'application sont notamment les exposés des résultats de la charrette et les communications par l'entremise des médias.

**Les médias.** Il est probable, voire souhaitable, que les médias (les journaux, la radio, la télé) voudront présenter au moins certains aspects de la charrette. Ils obtiendront probablement les meilleures informations pour leurs fins lors de l'exposé final des résultats, mais il est également indiqué d'informer les médias au sujet du processus tout au long de celui-ci; en effet, ils peuvent représenter des alliés importants afin de susciter l'intérêt et l'implication dans le processus de planification.

Vous aurez sans doute déjà parlé à bon nombre de personnes provenant de ces divers groupes au cours de vos démarches préliminaires. Vous posséderez donc déjà certains indices quant au type d'implication qu'ils pourraient souhaiter ou à laquelle ils peuvent s'attendre. Il est important de maintenir les communications avec ces personnes, soit par téléphone, par communiqué, par courriel ou encore par l'entremise d'un site Web mis à jour régulièrement. Ces personnes ainsi que les autres personnes que vous rencontrerez au cours du processus vous aideront certainement dans le cadre de vos préparatifs afin de mettre au point la portée et les objectifs de la charrette, ainsi qu'au plan de la rétroaction dont vous aurez besoin lors de la préparation de votre énoncé de conception, et également afin d'obtenir leurs suggestions au sujet des participants potentiels à la charrette. Les intervenants et les groupes d'intervenants peuvent participer à la charrette à divers titres : partisan informé; fournisseur d'informations ou de ressources; disséminateur d'informations; fournisseur de rétroaction; membre du groupe consultatif; participant à la charrette. Il sera important d'attribuer ces rôles en fonction des intérêts de chacun, sans pour autant alourdir le processus de la charrette, si l'on veut maintenir les appuis déjà recueillis et assurer la réussite de la charrette. L'on pourra notamment veiller à satisfaire les besoins et les intérêts des différents intervenants en mettant en place un plan de communication et d'information permettant d'informer les diverses parties intéressées au sujet des activités, des possibilités d'intervention et des rapports d'étape, en plus de présenter des événements publics comme par exemple le lancement de la charrette et la présentation des résultats de celle-ci.

## LES CONSULTANTS ET LES ANIMATEURS

*L'on obtient actuellement les meilleurs résultats lorsque les gens qui travaillent ou vivent à un endroit travaillent en étroite collaboration et intensivement avec des experts provenant de toutes les disciplines pertinentes. — Wates, 1998*

Il faut à la fois des consultants du domaine technique ainsi que du domaine des processus afin de mener à bien un projet d'aménagement urbain durable. En effet, l'aménagement d'une collectivité urbaine conformément aux principes du développement durable exige que l'on porte une attention particulière à plusieurs détails techniques ainsi que l'apport d'experts provenant de diverses disciplines, généralement des architectes, des ingénieurs dans diverses disciplines, des urbanistes ainsi que des experts en matière d'environnement, entre autres. La planification d'une collectivité durable profite énormément de la convergence des diverses expertises que l'on obtient lorsque l'on rassemble les experts techniques de ce type. Il a été démontré qu'en procédant ainsi au tout début du processus de planification, et particulièrement de concert avec les processus de consultation du public, que l'on sauve alors beaucoup de temps et que l'on atténue les frustrations qui risquent presque inévitablement de survenir si l'on ignore cet aspect de l'organisation.

Les efficiences souhaitées dans le cadre d'un projet se réalisent uniquement lorsque les nombreux experts des diverses techniques et des diverses disciplines, les membres de la collectivité, les groupes d'intérêt particuliers, ainsi que le personnel des municipalités et des ministères établissent une collaboration étroite entre eux de manière à ce que tous travaillent vers un objectif commun. Aussi, pour s'assurer que ces divers intervenants puissent collaborer ensemble afin de trouver des solutions répondant à leurs aspirations mutuelles, ils doivent porter une attention particulière au processus lui-même, et c'est ici qu'interviennent les consultants en matière de conception et de facilitation des processus. L'expérience témoigne qu'en l'absence d'un processus soigneusement conçu et géré, les différences intrinsèques des divers participants, notamment au plan des connaissances, du pouvoir, des hypothèses et des valeurs propres à chacun, risquent souvent de mettre en péril la réalisation d'un projet.

La personne chargée d'organiser une charrette serait bien avisée, dans le cadre de ses démarches visant à obtenir le concours de divers experts et d'autres intervenants à l'occasion de la planification de la charrette, de chercher également à impliquer le plus tôt possible dans le processus un consultant en matière de conception et de facilitation de charrettes, possédant idéalement une expertise en matière d'aménagement d'une collectivité durable. Les experts en matière de conception et de facilitation des charrettes mettent souvent à profit leurs connaissances en matière de planification stratégique et de formation au profil de l'ensemble du processus de planification de la charrette (notamment en ce qui concerne l'élaboration de l'énoncé de conception ainsi que les exigences quant aux activités antérieures et postérieures à la charrette), et ils sont des conseillers tout désignés pour traiter des divers aspects formatifs et décisionnels mettant en présence plusieurs intervenants lorsqu'il s'agit d'entreprendre un projet d'aménagement d'une collectivité durable. L'implication hâtive de tels experts en matière de processus favorise le règlement des principales questions épineuses ainsi que l'intégration harmonieuse de tous les événements se rapportant à la charrette. Ils peuvent notamment aider aux divers intervenants à mieux comprendre les principales contraintes techniques et réglementaires concernant le projet (aidant ainsi à éviter la politisation inutile des débats et l'émergence d'antagonismes), que divers scénarios peuvent être élaborés permettant à tous les participants d'apprendre l'un de l'autre et de faire preuve d'ouverture d'esprit lorsqu'on leur présente des idées novatrices, à maintenir l'orientation des participants et des intervenants vers la recherche de solutions gagnantes et, enfin, à veiller à ce que les produits finaux sont à la fois utiles et crédibles et susceptibles d'être appuyés par l'ensemble des décideurs.

Outre le rôle qui lui est confié au plan de la conception, des conseils et de l'organisation d'une charrette avant qu'elle soit lancée, le conseiller en conception et en facilitation sera probablement chargé de l'orchestration des divers éléments de la charrette comme telle. Bien que ce rôle puisse être assumé par une autre personne (un architecte, un urbaniste en chef), un animateur de charrettes expérimenté est en mesure de « lire » les rythmes et le progrès des participants, de présenter des nouvelles informations ou encore de rediriger les processus au besoin (en particulier lorsque la situation devient chaotique), assurer le suivi des diverses équipes et apporter son aide en cas de conflits ou de panne d'idées, rassembler les équipes au moment approprié pour qu'elles s'enrichissent mutuellement de leurs idées, et veiller en général à ce que les activités se déroulent en harmonie

avec l'évolution des énergies des participants et la bonne marche de l'ensemble du processus de la charrette. Enfin, un expert en matière de facilitation sera moins porté à succomber à la tentation de s'engager directement dans les travaux réalisés par les diverses équipes et assure donc la présence d'un point de focalisation neutre dans le cadre de la gestion de l'événement.

## RÉUNIONS PRÉPARATOIRES ET MODALITÉS D'ORGANISATION

Bien que la charrette comme telle se déroule sur une courte période, l'ensemble du processus comporte plusieurs mois de préparation avant la charrette ainsi que plusieurs mois pour la mise en oeuvre de la charrette par la suite. Au cours de la phase préparatoire, une série de réunions d'organisation réunissant quelques participants permettra de mieux cerner la portée, les objectifs ainsi que le programme de la charrette. Des réunions entre le personnel des services municipaux et divers spécialistes permettront de formuler et d'analyser les conditions et les problématiques en matière d'aménagement urbain notamment en ce qui a trait à la faisabilité technique de certaines pistes de solutions. D'autres réunions permettraient de discuter des observations provenant des divers intervenants et d'autres parties intéressées afin de s'assurer que la charrette tienne compte des divers intérêts et des diverses préoccupations en présence. Les informations recueillies lors de ces réunions permettront sans doute de peaufiner encore davantage les objectifs et le programme de la charrette.

En plus des activités permettant de recueillir des informations et des observations, d'autres activités préparatoires en vue de la tenue de la charrette pourraient notamment comprendre des visites au site à l'étude et des visites d'information permettant d'orienter les participants de la charrette et les autres personnes intéressées sur le site comme tel et de les sensibiliser davantage aux divers enjeux. L'on pourrait également organiser des petits ateliers de conception permettant aux membres de la collectivité de s'exprimer à ce sujet et d'aider à créer les orientations qui guideront l'aménagement du site sur lequel se pencheront les participants à la charrette. Il existe une foule d'activités préliminaires pouvant aider à accroître l'efficacité de la tenue d'une charrette à titre d'événement unique ou comme faisant partie d'initiatives plus larges. Vous trouverez ci-après des exemples tirés de diverses charrettes à partir desquels vous pourrez vous inspirer pour mettre sur pied votre propre exercice.

**Corvallis, Oregon.** Au cours de trois réunions d'organisation, les consultants ont défini, avec l'aide des employés de la ville, les composantes du projet ainsi que les objectifs de la charrette, obtenu diverses informations pertinentes relativement au site et au programme et ont visité l'emplacement. Les informations recueillies ont ensuite été précisées et traitées de manière à créer une carte visuelle des opportunités et des contraintes. Les consultants ont de plus participé à une session préliminaire de conception dont l'objet était d'élaborer des concepts initiaux en matière d'aménagement et de conception. Après leurs propres délibérations, les consultants ont ensuite présenté un schéma d'aménagement préliminaire à un groupe formé de divers intervenants afin d'en discuter avec eux et de recueillir leurs critiques, le cas échéant.

**Harris Green, Victoria.** Le service d'urbanisme a organisé plusieurs réunions pour réaliser des ébauches et procéder à la sélection des membres de l'équipe de la charrette. Des séances d'orientation, des visites, des réunions avec divers groupes d'intérêt, ainsi que la révision et la mise à l'essai des concepts préliminaires ont également eu lieu avant la charrette comme telle.

**New Bedford, N.-É.** Les organisateurs de la charrette se sont rencontrés chaque semaine à un restaurant local et ce, pendant plusieurs mois, afin de mettre au point et de préparer le programme de la charrette. Ce n'est pas un secret pour la plupart des organisateurs que le fait d'offrir un bon repas et du bon temps constitue une excellente recette pour amener des personnes à se réunir.

**Perth, Australie.** Une série de conférences portant sur des sujets variés, avec des conférenciers-invités intéressants et de renom ont permis de fournir tant aux participants qu'aux autres personnes intéressées des informations contextuelles et pertinentes.

**San Antonio, Texas.** La tenue d'une série d'ateliers de conception en préparation de la charrette a permis aux participants de se rencontrer, d'analyser les conditions prévalant au site, de cerner les problématiques, d'articuler une vision, d'élaborer les critères de conception ainsi qu'un programme pour chacun des sites (cinq sites différents). Chacun des participants a investi entre 30 et 40 heures de temps organisationnel avant la tenue de la charrette. Les concepteurs ainsi que les membres du comité avisé ne participant pas à la charrette, et le public en général étaient invités à assister à l'événement.

**Université Simon Fraser, Burnaby.** Deux événements portes-ouvertes ont eu lieu avant la tenue de la charrette. Les informations apparaissant sur les diverses affiches permettaient aux personnes intéressées de se renseigner au sujet du contexte, des objectifs et de la vision se rapportant au projet d'aménagement de la nouvelle collectivité, en plus de préciser le cadre devant servir à guider les initiatives d'aménagement et de conception au sein de la nouvelle collectivité.

## PARAMÈTRES DANS LA CONCEPTION D'UNE CHARRETTE

### La portée et les objectifs de la charrette

La portée ainsi que l'objet de l'exercice doivent être clairement énoncés et de façon succincte. La portée de la charrette devrait être définie tant en termes géographiques que conceptuels (en précisant les problématiques ou les problèmes que l'on doit considérer). La portée de la charrette peut également être liée à des écrits ou des activités préconisées par la ville (p. ex. l'énoncé de la vision de la ville, l'énoncé des principes, etc.). Parfois, la portée d'une charrette sera relativement réduite, se concentrant essentiellement sur la conception des lieux physiques. Par contre, à d'autres occasions, et notamment lorsque la charrette a pour objet de favoriser le développement durable, la portée de celle-ci pourra notamment inclure des problématiques plus larges dont l'on voudra tenir compte au stade de la conception, comme ce fut le cas à l'occasion de la charrette du quartier Harris Green :

*La conception urbaine*, laquelle s'intéresse aux éléments que sont les bâtiments, les formes bâties, les rues, les esplanades, les arbres, les parcs, etc.

*La conception sociale*, s'intéressant notamment aux besoins en matière de logement, aux types de logements, aux aménagements communautaires, aux ressources humaines, à la sécurité, ainsi qu'à l'identité du quartier.

*La conception économique*, dont l'objet est de répondre aux questions suivantes : « Combien cela coûtera-t-il? », « Le concept de l'économie de l'aménagement est-il fonctionnel? », et « Comment doit-on financer les améliorations? »

*La conception réglementaire*, dont l'objet est d'exprimer de façon juste les énoncés concernant le zonage ainsi que les autres principes préconisés dans le cadre du développement économique et de l'aménagement physique des lieux.

### Exemple : Harris Green, Victoria (C.-B.)

*Contexte* : Le conseil municipal s'apprêtait à adopter un nouveau règlement de zonage pour le quartier connu sous le nom de Harris Green. Devant les questions soulevées par la mesure dans laquelle le zonage proposé favoriserait effectivement l'aménagement du quartier conformément aux valeurs ainsi qu'aux objectifs précisés au plan d'aménagement récemment adopté par le conseil, celui-ci a décidé de suspendre l'application du nouveau règlement de zonage pour une période de six mois et entérinant une proposition visant la tenue d'une charrette.

*Objet de la charrette* :

« Concevoir une vision précise du quartier Harris Green en tenant compte de la densité d'occupation, du nombre élevé de résidents, du caractère vital et inclusif de l'endroit ainsi que de l'utilisation mixte du quartier, et préciser les stratégies nécessaires afin de réaliser cette vision. »

*Plus spécifiquement*, il s'agit de concevoir un quartier Harris Green qui :

- offre une alternative à l'étalement urbain;
- permet à cette collectivité diverse et urbaine de vivre une existence moins dépendante sur l'automobile;
- promet de donner une impulsion profonde et positive sur l'évolution économique et sociale du centre-ville;
- favorise la diversité et l'inclusion;
- permet d'atténuer la pression du développement d'autres quartiers de la ville de Victoria;
- procure à l'ensemble de la collectivité de Victoria un précédent utile en matière d'aménagement urbain ainsi qu'une nouvelle orientation en matière de culture d'aménagement du territoire;
- offre une alternative en pleine ville à la vie dans des quartiers à faible densité d'occupation, en maison unifamiliale détachée sur un territoire dispersé.

Afin d'éviter tout malentendu entre les personnes participant à la charrette et celles qui n'y participent pas, il est important d'énoncer les objectifs le plus précisément possible. Les objectifs doivent pouvoir raisonnablement être atteints dans les délais impartis en tenant compte notamment de l'ampleur de la tâche et du défi intellectuel proposés. Il y a également lieu de préciser les résultats que l'on souhaite en termes de produits visuels ou encore de rapports écrits afin de bien communiquer les attentes à cet égard et en assurer la gestion.

### L'énoncé de conception

La coordination de l'élaboration d'un « énoncé de conception », également appelé « programme », sera généralement confiée au consultant chargé des processus et constitue une activité essentielle dans le cadre de la préparation d'une charrette. L'énoncé peut s'articuler

### Exemple : Southeast False Creek, Vancouver (C.-B.)

*But* : Proposer au conseil municipal, aux employés municipaux, aux consultants ainsi qu'à la collectivité dans son ensemble différentes options conceptuelles pour le site, chacune d'elles illustrant clairement le portrait d'une collectivité construite conformément aux principes proposés.

*Objectifs* :

1. Mettre à l'essai l'efficacité de l'énoncé de principes et des cibles de performance proposés dans le cadre de l'aménagement urbain avant de les mettre en application.
2. Créer un contexte favorisant l'échange d'idées et de points de vue avec des concepteurs britannico-colombiens de premier rang et des experts de la conception durable.
3. Établir de nouvelles typologies urbaines plus durables, lesquelles pourraient aussi être utilisées comme prototypes pour d'autres emplacements.
4. Faire ressortir le lien entre la durabilité et l'habitabilité.
5. Rendre les fonctions de durabilité du site à la fois transparentes et didactiques de manière à mieux servir les résidents et à donner l'exemple à d'autres.

autour de divers thèmes tels que ceux mentionnés dans le projet du quartier Harris Green, ou encore autour d'autres thèmes, tels la terre et l'eau, l'environnement bâti, la conception et le rendement des bâtiments, ou les cycles de croissance et de dégradation, comme ce fut notamment le cas de la charrette de conception pour Southeast False Creek.

L'énoncé de conception décrit les paramètres et le « mandat » de la charrette. L'on y consignera notamment une description générale du site, les diverses possibilités, contraintes, minima et maxima, ainsi que les cibles que l'on désire atteindre. (Se reporter aux exemples figurant à l'annexe B.) La préparation de l'énoncé exigera notamment que l'on consulte les documents pertinents se rapportant au site, notamment les énoncés de principes, la réglementation, la vision, les buts ou les objectifs énoncés dans le cadre des plans d'aménagement existants,

### Exemple de thèmes : Southeast False Creek, Vancouver (C.-B.)

**La terre et l'eau** : Enjeux liés à la santé écologique du site.

**L'environnement bâti** : Enjeux liés aux bâtiments et à l'aménagement paysager qui sera intégré au site.

**La conception et le rendement des bâtiments** : Enjeux liés à la construction de bâtiments selon le concept de la durabilité (notamment en matière énergétique).

**Les cycles de croissance et de dégradation** : Enjeux à caractère physique et social se rapportant aux fluctuations matérielles sur le site et à l'extérieur du site.

ainsi que les rapports pouvant avoir été préparés au sujet du site. Il sera essentiel d'obtenir toute la rétroaction possible au cours de la rédaction de l'énoncé de conception afin de s'assurer d'y inclure toutes les problématiques importantes, de vérifier le niveau de soutien et d'acceptabilité de l'orientation du projet, et également afin d'établir les minima et maxima appropriés en l'occurrence.

Le contenu d'un énoncé de conception est spécifique à celui-ci en fonction du contexte et des sujets à l'étude. Certaines charrettes se penchent sur des sujets spécialisés, comme l'énergie, l'enveloppe d'un bâtiment, l'aménagement paysager, etc. Par contre, dans le cas d'une charrette de conception concernant l'aménagement d'une collectivité durable, il convient d'y intégrer plusieurs sujets différents pour y proposer des solutions simultanément. Les sujets ou les enjeux de conception suivants sont parmi ceux devant nécessairement figurer dans un énoncé de conception préparé en vue de la tenue d'une charrette de conception pour l'aménagement d'une collectivité durable.

## I. Systèmes naturels

*Lorsqu'un site subit des transformations, même minimes, il est difficile de prévoir complètement l'ensemble des conséquences écologiques; les relations entre les divers systèmes écologiques sont trop complexes. Grâce à une démarche de conception, l'on ne découvrira pas*

*nécessairement la solution la plus indiquée, mais ... cette démarche peut permettre de trouver des solutions tout à fait valables. — Condon, 1996*

La protection, le maintien et la mise en valeur des caractéristiques naturelles et des écosystèmes constituent la pierre angulaire du développement durable. Une collectivité durable veillera à cerner et à évaluer les impacts de son action sur les systèmes naturels et les ressources naturelles, cherchera à satisfaire une multiplicité d'objectifs en matière d'espaces verts (loisirs, habitat, protection des plans d'eau et nettoyage), et s'assurera de mettre en place des méthodes permettant d'assurer l'intégration des voies publiques, des places, des espaces ouverts et des bâtiments aux objectifs d'ordre écologique qu'elle s'est fixés.

L'énoncé de conception doit traduire la vision de la collectivité en ce qui a trait à ses écosystèmes en plus d'énoncer les objectifs et les engagements précis qui ont déjà été identifiés.

### 1.1 Ruisseaux

Les ruisseaux que l'on retrouve dans un bassin hydrographique constituent les artères vitales d'un écosystème; une collectivité durable veillera à protéger ses ruisseaux, en plus de créer au besoin des cours d'eau éphémères pour gérer l'écoulement des eaux provenant des zones construites. Un ruisseau sain possédera en principe une zone tampon riveraine intacte sur l'une ou l'autre de ses rives, où l'on retrouvera des arbres et des buissons procurant de l'ombre, des nutriments et une masse critique de racinements permettant de stabiliser les sols. L'ajoutement des ruisseaux enfouis ainsi que la restauration des ruisseaux perturbés sont des activités que l'on retrouve communément dans le cadre de l'aménagement d'une collectivité durable.

L'énoncé de conception contiendra notamment les éléments suivants :

- un relevé des ruisseaux existants ou enfouis;
- une description des caractéristiques devant être protégées ou améliorées;
- une description des exigences en matière de retrait pour les ruisseaux relevés;
- un énoncé d'orientation ou des lignes directrices concernant la conception de corridors riverains permettant de maximiser les avantages liés à la présence des ruisseaux et de minimiser les perturbations liées à la présence des voies publiques ou des ponts.



### 1.2 Habitat faunique

L'habitat faunique comprend notamment des aires permettant à la faune de se nourrir, de s'abriter et de se reproduire. Les besoins de chacune des espèces varient quelque peu et il existe des relations complexes entre les diverses espèces présentes. Une collectivité durable veillera à intégrer dans l'aménagement de ses espaces ouverts des objectifs permettant de s'assurer de la qualité de l'habitat faunique.

L'énoncé de conception doit notamment relever les principales espèces présentes sur le site et proposer des ressources et des lignes directrices en matière de protection ou de création d'habitats convenant à ces espèces.

### 1.3 Gestion des nutriments

La santé des aires naturelles sera fonction de sa capacité à recycler les nutriments, essentiellement grâce à la décomposition des matières organiques. Une collectivité durable recherchera l'équilibre des nutriments dans ses espaces naturels et agricoles, en limitant notamment les superficies cultivées exposées, en préconisant le compostage des matières et des déchets organiques, et en veillant à ce que les méthodes de réhabilitation n'ont pas pour effet de rompre ou de réduire l'équilibre des nutriments présents dans les sols.

L'énoncé de conception doit relever les problèmes liés à l'état des sols (surtout s'il s'agit d'un site de friche industrielle) et à certaines autres activités (p. ex., la gestion des parcs, l'agriculture, la présence d'industries) pouvant contaminer ou dégrader l'eau de surface ou la nappe phréatique, et présenter des lignes directrices pour la résolution de ces problèmes.

### 1.4 La « forêt urbaine »

Les arbres contribuent à la santé et à l'habitabilité d'une collectivité de plusieurs façons : ils modèrent la température en zone urbaine; améliorent la qualité de l'air en captant le carbone atmosphérique et les particules dans l'air; constituent des tampons ou des écrans; aident à contenir l'érosion des sols; procurent un habitat; et, de façon plus générale, les arbres augmentent l'intérêt et les qualités esthétiques d'une collectivité, que ce soit en raison des changements saisonniers, de leur couleur, des contrastes, de leur texture, de leur frémissement ou de leur mouvement. La protection des arbres présents ainsi que la plantation de nouveaux arbres améliorent

l'habitabilité, et la présence des arbres constitue un élément clé à considérer dans le choix de l'emplacement des bâtiments et des voies publiques dans une collectivité durable.

L'énoncé de conception devrait relever les aires de forêt urbaine devant être protégées, promouvoir l'inclusion des arbres à titre d'élément intégral de l'aménagement du site, et formuler des directives permettant de limiter les impacts dans la conception des voies publiques, des bâtiments et des services publics.

## 2. Cadre bâti

Dans une collectivité durable, l'on cherche davantage à intégrer plutôt qu'à favoriser l'exclusivité selon l'occupation des sols, les catégories de revenus, les types de familles, ou les individus peu importe leur âge. L'on y favorise l'exploration et la sélection de divers cadres d'aménagement de manière à favoriser une plus grande variété de types d'occupation des sols et de services, ainsi qu'une plus grande efficacité en ce qui concerne le mouvement des personnes et des biens tant sur le site qu'à l'extérieur de celui-ci.

L'énoncé de conception devrait proposer un énoncé global des buts et des objectifs relativement au cadre bâti (visant notamment les éléments clés que sont la gestion des rebuts, l'efficacité énergétique, ainsi que le mouvement des personnes et des biens) et, lorsque les circonstances s'y prêtent, proposer des lignes directrices au sujet des types de formes d'aménagement conventionnelles ou alternatives qu'il conviendrait d'explorer.

### 2.1 Types d'occupation des sols

Les types d'occupation des sols constituent le fondement d'une collectivité durable. En effet, une collectivité durable cherchera à équilibrer les différents types d'occupation des sols de manière à constituer une « collectivité complète » au sein de laquelle les personnes de tous âges peuvent vivre, travailler, jouer, apprendre et magasiner à peu de distance de leur résidence. Parmi les types d'occupation à considérer dans le cadre de l'aménagement d'une collectivité durable, signalons les types suivants :

Habitations

Occupations de type commercial ou industriel

Installations communautaires et institutionnelles (y compris notamment des installations pour la présentation de spectacles, pour la pratique des loisirs et des activités récréatives)

Parcs et espaces ouverts

Voies publiques, y compris les routes et les espaces de stationnement (ces éléments figurent souvent sous la catégorie des espaces ouverts)

La combinaison des divers types d'occupation doit être faite de manière stratégique, en tenant compte notamment des possibilités et des contraintes en matière de contiguïté. L'agencement convenable des contiguïtés s'obtient en évitant les conflits sérieux entre les divers utilisateurs, les moments d'utilisation ainsi que les types d'occupation, tout en recherchant les solutions qui conviennent afin de gérer plus efficacement les flots d'énergie, de ressources et de déchets au sein de la collectivité. Par exemple, la chaleur excédentaire provenant des activités commerciales pourrait être partagée entre les bâtiments; par contre, le bruit, les odeurs ou les modes de transport se rapportant à certaines activités commerciales pourraient nuire à l'habitabilité d'un quartier résidentiel.

Dans la mesure où cela est possible et que les renseignements pertinents sont connus, l'énoncé de conception devrait préciser la superficie requise pour chaque type d'occupation des sols.

## 2.2 Sites et bâtiments

L'occupation efficiente des sols ou des terrains est un principe cardinal dans le cadre de l'aménagement d'une collectivité durable. Lorsqu'il s'agit d'aménager un site de plus grande envergure, il convient de tenir compte des diverses questions se rapportant à la taille ainsi qu'à la configuration des parcelles individuelles des bâtiments, des dimensions des pavillons, du lotissement et de l'aménagement incrémental. Il pourrait notamment être opportun de spécifier l'emplacement souhaité de divers types ou profils de bâtiments afin d'optimiser les avantages procurés par la présence de talus, de la lumière naturelle et de la ventilation, de la chaleur passive, et des vues.

L'énoncé de conception ainsi que la trousse d'information qui l'accompagne devraient présenter des informations concernant l'ensoleillement, les espaces ombragés ainsi que le vent selon les différentes périodes de l'année, en plus de préciser

les vues devant être préservées ou créées. L'énoncé de conception devrait notamment fournir des renseignements ainsi que des lignes directrices en ce qui concerne la superficie des parcelles et leur configuration, les restrictions quant à la hauteur des bâtiments, le cas échéant, et les emplacements souhaitables de certains types de bâtiments ou d'activités.

Les bâtiments définissent la structure physique d'une collectivité ainsi que la forme dans laquelle doivent se présenter les ressources et la consommation énergétique requises afin de satisfaire les besoins fondamentaux de la collectivité et de soutenir une bonne qualité de vie pour les résidents. Soucieuse de diminuer le plus possible les impacts environnementaux attribuables à la présence des bâtiments, les collectivités durables préconisent l'aménagement de bâtiments faisant appel à des matériaux écologiques, favorisant l'efficacité énergétique, ainsi que l'utilisation efficace des ressources et de l'eau, tout en s'intégrant harmonieusement au site et à l'écosystème, et notamment en harmonie avec les cycles de la nature. La conception des nouveaux bâtiments doit tenir compte des besoins au plan de la flexibilité et de l'adaptabilité afin de diminuer la nécessité de démolir des bâtiments pour accommoder l'évolution au sein de la collectivité. Dans la mesure du possible, l'on tente de conserver les bâtiments existants afin de les rénover et de les utiliser à d'autres fins.

L'énoncé de conception devrait dresser un inventaire des bâtiments patrimoniaux ou qu'il y a lieu de conserver pour d'autres raisons. L'énoncé devrait également proposer des ressources et des lignes directrices en matière de conception et de rendement environnemental de tels bâtiments.

*Habitations.* Les habitations proposées dans une collectivité définissent en grande partie qui pourra y résider. Au sein d'une collectivité saine, l'on propose des habitations qui conviennent à des gens de tous âges, de toutes les étapes de la vie et de revenus divers et, partant, les collectivités durables s'assurent d'offrir une gamme variée de types d'habitations. (La SCHL propose d'ailleurs une foule de ressources en ce qui concerne l'aménagement d'habitations dans des collectivités durables et qui sont fort utiles pour la réalisation de charrettes de conception.)

L'énoncé de conception devrait proposer une description sinon spécifier les dimensions, le nombre et les différents types d'unités d'habitation et, au besoin, la proportion d'unités d'habitation selon les

tranches de revenu des familles. Il devrait également comporter des spécifications en matière de densité d'occupation (pouvant notamment assurer la viabilité d'un système de transport en commun et la prospérité d'un secteur commercial).

*Espaces commerciaux et industriels.* Dans une collectivité durable, l'on cherchera à s'assurer que les occupations de nature commerciale et industrielle favorisent l'essor de divers types de commerces, répondent aux besoins des résidents en matière d'approvisionnement en biens et services de base, et offrent diverses possibilités d'emplois stables. Il est crucial de veiller à ce que les activités commerciales et industrielles soient gérées d'une manière conforme aux principes de la durabilité. Lorsqu'il est indiqué, il y a lieu d'élaborer des réseaux éco-industriels faisant le lien entre les systèmes de gestion des ressources, des déchets et du transport entre les diverses entreprises, en plus de prévoir une certaine souplesse au plan de l'utilisation des espaces disponibles. Les collectivités saines chercheront notamment à trouver des moyens de susciter l'essor non seulement de leur propre milieu, mais également des collectivités avoisinantes.

L'énoncé de conception devrait notamment comporter les éléments suivants :

- l'identification des espaces (dimensions et emplacement) requis pour les occupations de type commercial et industriel, y compris des indications concernant l'établissement des rapports d'occupation entre les espaces commerciaux et résidentiels;
- la proximité désirée des aires résidentielles des lieux offrant la possibilité de faire des emplettes et de se procurer d'autres services;
- des informations d'ordre général au sujet de la stratégie de développement économique de la ville et du site; et
- les cibles en matière de création d'emplois (comprenant une répartition entre les endroits occupés à titre de résidence, de bureau, de commerce ou d'industrie, en favorisant notamment les occasions permettant de concilier logement et travail).

*Installations institutionnelles et communautaires.*

Une collectivité durable doit se doter d'institutions et d'installations communautaires convenables afin de pourvoir aux besoins en matière de gouvernance, de gestion et de services éducatifs et sociaux. Conçues de manière à traduire la « civilité » au sein de la collectivité, ces institutions et installations devraient notamment

être dessinées et conçues de manière à accroître leur visibilité et accessibilité au sein de la collectivité; elles devraient également être pensées de manière à pouvoir desservir les collectivités contiguës (particulièrement si ces dernières sont mal desservies en ce qui concerne la présence d'écoles, de centres récréatifs, de soins de santé, de garderies, de centres communautaires, de services de police, etc.).

L'énoncé de conception devrait faire état des problématiques et des besoins d'ordre social au sein de la collectivité, décrire les critères concernant le type, le nombre, la taille et la proximité des diverses installations, et définir les restrictions ou les exigences particulières, le cas échéant, concernant les utilisations mixtes pour certains bâtiments.

### 2.3 Les parcs et les espaces ouverts

Les espaces ouverts ont un rôle de premier plan au sein d'une collectivité durable, notamment en ce qui a trait à l'habitabilité. Il s'agit, en effet, de l'épine dorsale des systèmes de mobilité au sein d'une collectivité, la concrétisation du domaine public, ainsi que son écosystème, constituant un élément particulièrement important lorsque la densité d'occupation est suffisamment élevée pour accueillir le transport en commun et des aires commerciales dynamiques. Parmi les éléments essentiels à considérer à l'étape de l'aménagement et de la conception de ces endroits, signalons ceux-ci :

- *La diversité programmatique.* Il convient d'élaborer un aménagement bien étoffé qui soit à la fois accueillant pour les personnes de tous âges et qui les inspire à participer et à interagir au sein de la collectivité. L'on favorisera les concepts célébrant la culture locale et l'identité des résidents, stimulant l'imaginaire et communiquant la notion de lieu de rassemblement.
- *Les activités récréatives.* Les concepts d'aménagement devraient prévoir la possibilité de pratiquer une vaste gamme d'activités récréatives tant pour les résidents que pour les visiteurs.
- *La structure et la fonction de l'écosystème.* Les espaces ouverts devraient être conçus de manière à protéger et à favoriser l'essor de l'écosystème du site, y compris les voies aquatiques, les zones riveraines, les forêts ainsi que les habitats des espèces rustiques. Les espaces devraient notamment nécessiter une faible consommation énergétique ou en approvisionnement en eau,

et les eaux de ruissellement devraient être gérées dans le cadre des stratégies de gestion des plans d'eau naturels (se reporter aux commentaires concernant l'infrastructure).

- *La production alimentaire.* Les concepts d'aménagement devraient également prévoir des emplacements pour des jardins communautaires et, dans la mesure du possible, la pratique d'une agriculture urbaine ou semi-urbaine (se reporter aux commentaires concernant les espaces verts publics).
- *Les espaces verts publics et bandes continues d'espaces verts.* L'intégration judicieuse des espaces verts parmi les bâtiments, les voies publiques et l'infrastructure de la collectivité améliore l'habitat, diminue les coûts énergétiques, favorise l'assainissement de l'eau et procure des occasions de produire des aliments. Veillez à l'aménagement d'un réseau de bandes continues d'espaces verts ouverts afin de favoriser la mobilité des piétons et des cyclistes ainsi que l'écoulement de l'eau et la présence de couloirs hébergeant des habitats.
- *L'intégration au cadre bâti.* Il convient de veiller à l'intégration stratégique des espaces ouverts en milieu urbain de manière à procurer des vues pour les espaces résidentiels ainsi que des lieux de rassemblement près des espaces commerciaux. De plus, la conception des espaces ouverts devrait permettre de compléter les stratégies de construction de bâtiments écologiques en prévoyant notamment des espaces ombragés, des lieux ensoleillés, la circulation de l'air ambiant et la gestion de l'eau, le cas échéant.

L'énoncé de conception doit formuler un programme d'aménagement prenant en compte chacun de ces éléments. Il convient également de spécifier les objectifs, les cibles et la superficie des espaces ouverts dans leur ensemble, notamment en ce qui a trait aux divers éléments ci-dessus.

#### 2.4 Les systèmes assurant la mobilité

L'aménagement des rues fait partie intégrante de la structure physique de la collectivité. Les rues constituent les voies d'accès principales et l'aménagement de celles-ci doit être conçu de manière à fournir un accès pratique à tous les secteurs tout en assurant que les rues accueillent des activités conviviales. Les collectivités durables favorisent la conception d'un aménagement des rues traduisant la volonté d'accueillir et de mettre en pratique la priorité donnée aux piétons et au transport en commun par rapport à la circulation automobile. Par exemple, certaines rues peuvent être conçues comme étant des endroits favorisant une circulation piétonnière fébrile et une circulation automobile lente, ou encore elles peuvent être transformées parfois en des espaces accueillant des activités sociales ou récréatives, à certains moments au cours de la journée ou de la semaine, brouillant ainsi la distinction entre les rues et les parcs. En outre, les collectivités durables peuvent également chercher à intégrer les rues à titre d'éléments de l'infrastructure écologique, en veillant à ce qu'elles soient conçues pour canaliser les eaux vers les zones d'assainissement, tout en les dotant d'éléments leur permettant de procurer de l'ombre et un habitat. Règle générale, les rues seront conçues de manière à ce qu'elles soient les plus étroites possible tout en s'assurant qu'elles puissent répondre aux besoins en matière de transport.

L'énoncé de conception devrait proposer des informations pertinentes concernant les types de rues requises aux fins de l'aménagement (carrefours, artères, etc.) ainsi que les prolongations ou les raccordements requis aux rues existantes. Il devra notamment spécifier toute exigence particulière (p. ex., une voie élevée, l'implantation d'un tramway, etc.). Il convient également de préciser les ressources et les lignes directrices en matière d'aménagement de rues en fonction du concept du développement durable, prévoyant notamment des espaces à vocation sociale et intégrés aux éléments de l'infrastructure écologique. Il pourra également être très utile de proposer une cible pour le pourcentage du site devant être consacré à l'aménagement de rues conformes au concept de développement durable. (Se reporter également aux commentaires concernant l'infrastructure et le transport.)

### 3. L'infrastructure

L'infrastructure est l'élément permettant à une collectivité de s'approvisionner en eau, en énergie et en moyens de transport, et qui lui permet également de gérer et de procéder à l'enlèvement des déchets. Les collectivités durables portent une attention particulière à la qualité de leurs systèmes d'infrastructure, en veillant notamment à ce qu'elles soient conformes à certains principes, dont notamment ceux-ci :

- veiller à minimiser l'infrastructure requise dans l'ensemble;
- élaborer des réseaux décentralisés et davantage de système fonctionnant sur place assurant l'approvisionnement et le traitement des ressources requises, dans bien des cas;
- diminuer sinon éliminer la production de déchets et favoriser le recyclage des déchets sur place;
- mettre l'accent sur l'utilisation, la réutilisation et le recyclage des ressources renouvelables (l'énergie, l'eau et les matériaux);
- concevoir des systèmes permettant d'atteindre une multiplicité d'objectifs et de procurer une multiplicité de services;
- concevoir des systèmes d'entretien facile, pouvant être aisément adaptés selon l'évolution au fil des ans, et produisant le moins de dérangements possible lorsqu'il faut les modifier;
- aménager l'infrastructure de manière à ce qu'elle soit visible, dans la mesure du possible, assumant ainsi une fonction d'apprentissage et de sensibilisation.

#### 3.1 Transport

Le transport est certes l'une des problématiques les plus épineuses dont il faut tenir compte lors de l'aménagement d'une collectivité durable. Presque partout en Amérique du Nord, les collectivités ont essentiellement été conçues en fonction d'une dépendance innée à l'automobile, si bien que la plupart des gens estiment avoir besoin d'une automobile particulière afin de pouvoir élever leur famille ou exercer une activité commerciale. Or, les impacts environnementaux considérables de la présence d'automobiles (notamment en raison de la consommation d'énergie et de ressources, de la production de déchets et de pollution, et de l'espace requis par les automobiles), les modèles d'aménagement qu'ils ont suscités, ainsi que la taille massive de l'infrastructure requise pour

soutenir la circulation automobile, constituent une menace sérieuse à la durabilité tant à l'échelle locale qu'à l'échelle mondiale. La modification d'un tel modèle, tant au plan fonctionnel qu'idéologique, représente un défi crucial pour les collectivités durables.

Une collectivité durable cherchera principalement à s'assurer qu'il soit possible de se déplacer d'un endroit à un autre tout en limitant les impacts environnementaux et sociaux. Il pourrait donc y avoir lieu d'obtenir une étude en matière de transport ou une analyse des alternatives avant la tenue de la charrette afin d'établir le degré de l'utilisation des divers modes de transport et de l'accès aux routes ou aux destinations avoisinantes. L'énoncé de conception devra donc aborder un certain nombre de questions primordiales en ce qui concerne l'infrastructure du transport et des considérations d'ordre fonctionnel :

*La priorité modale.* Un réseau de transport durable s'assurera de la commodité du service en fonction des priorités suivantes : piétons et véhicules pour aînés, bicyclettes et patins à roues alignées, transport en commun, mouvement des biens, et les véhicules.

L'énoncé de conception devrait définir les priorités en ce qui concerne les modes de transport ainsi que les cibles de proximité pour le transport en commun (p. ex., le temps ou la distance pour se rendre des résidences aux diverses destinations sur le site et pour accéder aux transports en commun).

*La circulation piétonnière.* Il convient de prévoir l'établissement d'un réseau de sentiers pédestres et de trottoirs partout dans la collectivité permettant d'en relier tous les secteurs, en prévoyant suffisamment d'espace pour toutes les personnes qui les empruntent, y compris les personnes en chaise roulante ou en mobylette, les personnes pratiquant le jogging, les personnes avec des poussettes, les enfants, les personnes promenant leur chien, etc. L'on veillera notamment à s'assurer de la présence d'aires de repos ainsi qu'un environnement sécuritaire et séparant les utilisations incompatibles.

L'énoncé de conception devrait proposer des orientations et les dimensions requises pour les réseaux piétonniers permettant de satisfaire une vaste gamme de besoins piétonniers.

*Les bicyclettes et les patins à roues alignées.* Il conviendrait également de prévoir un réseau de sentiers destinés à la circulation sur roues, mais non aux automobiles, pouvant être utilisés par des cyclistes, des personnes sur patins à roues alignées et les usagers utilisant des modes de transport similaires. Il y aura lieu de les séparer des voies empruntées par les piétons et par les autres types de véhicules, notamment les parcours utilitaires pour bicyclettes.

L'énoncé de conception devrait proposer des informations, des orientations et les dimensions requises pour un réseau accueillant des modes de transport sur roues et à propulsion pédestre.

*Les systèmes de transport en commun.* Il convient de prévoir un système de transport en commun pratique et adapté, permettant de relier les diverses destinations sur le site aussi bien qu'à l'extérieur du site. Les réseaux piétonniers et routiers du site doivent être conçus de manière à assurer l'accès au système de transport en commun. Idéalement, les arrêts situés le long des parcours névralgiques pour le transport utilitaire et le magasinage devraient en principe nécessiter au plus de 10 à 15 minutes de marche (300 à 500 m) pour tous les secteurs à l'intérieur de la collectivité.

L'énoncé de conception devrait proposer une orientation et des ressources concernant le système de transport en commun actuel et les destinations desservies, ainsi que des informations au sujet des autres systèmes de transport à l'étude. Les exigences en matière d'accessibilité doivent être définies, en prévoyant notamment les spécifications additionnelles pouvant être requises en vue de l'aménagement du transport en commun adapté au site.

*Accès d'urgence.* Le réseau routier doit être conçu de manière à assurer un accès convenable pour les véhicules d'urgence à tous les secteurs de la collectivité.

L'énoncé de conception devrait proposer des informations et des ressources en ce qui concerne les exigences en matière d'accès d'urgence, ainsi que des recommandations permettant de résoudre certaines problématiques notamment quant à la possibilité d'assouplir les normes relativement aux surfaces et aux dimensions jugées convenables pour assurer l'accès aux véhicules d'incendie et aux ambulances.

*Le camionnage et le mouvement des biens.* Le réseau routier doit être conçu de manière à permettre le mouvement des biens en toute sécurité et de manière convenable. Il s'agit notamment de prévoir les installations pour accueillir les camions de grande dimension ainsi que des zones de chargement dans les secteurs commerciaux et industriels.

L'énoncé de conception devrait préciser le type de camions et de mouvement de biens que l'on prévoit sur le site et proposer des lignes directrices concernant les exigences à cet égard.

*Automobiles.* Les collectivités durables sont conçues de manière à accommoder la circulation automobile et les besoins en stationnement dans la mesure où cela est nécessaire et de manière à privilégier les autres modes de transport par rapport à la circulation automobile, en prévoyant notamment l'utilisation des rues et des espaces de stationnement à d'autres fins lorsqu'elles ne sont pas utilisées par les automobiles. Dans une perspective d'avenir, les collectivités durables planifient la conversion future des espaces dédiés aux automobiles.

L'énoncé de conception devrait présenter des informations et des orientations en matière de transport par automobile et de stationnement, notamment en ce qui concerne la fréquence d'utilisation des voies publiques par les automobiles, ainsi que le nombre de véhicules appartenant aux résidents et aux visiteurs. L'on précisera les objectifs, les seuils ainsi que les cibles à cet égard.

*Nouvelles technologies et coopératives.* Avec l'avènement des nouveaux carburants et des nouvelles technologies dans le domaine du transport, il convient de les intégrer à la conception des bâtiments et à l'infrastructure communautaire. Par exemple, les voitures électriques doivent pouvoir disposer de prises d'alimentation à divers endroits ou encore, l'on pourrait considérer la possibilité de recueillir le gaz méthane provenant des sites d'enfouissement ou des systèmes de compostage sur les lieux. Les coopératives d'automobiles sont de plus en plus en vogue dans les villes, et l'on pourrait alors considérer l'intégration d'installations pour soutenir cette pratique en incorporant ce concept à l'aménagement des lieux, notamment dans les collectivités nouvelles.

Dans la mesure où il est prévu de considérer ces diverses options, l'énoncé de conception et la trousse d'information devraient proposer des informations au sujet des diverses options en cette matière ainsi que des orientations favorisant la réflexion au sujet de l'intégration future de ces modalités.

*Stationnement.* Les exigences en matière de stationnement ont une incidence importante sur la forme et la viabilité financières de plusieurs initiatives de développement. La gestion de la demande à cet égard passe notamment par la réduction de l'offre d'espaces de stationnement et par l'augmentation des frais exigés aux usagers des espaces de stationnement. Dans la mesure du possible, le stationnement devrait être souterrain sinon en hauteur ou à l'arrière des rues activement utilisées. L'on tiendra également compte des concepts prévoyant la conversion à d'autres fins des espaces et des structures de stationnement, à l'avenir.

L'énoncé de conception devrait proposer des informations au sujet des exigences actuelles en matière de stationnement (en termes généraux, puisque dans certains cas il est difficile de calculer avec précision les exigences et les besoins en matière de stationnement), en plus de formuler des recommandations ou des orientations favorisant l'adoption de normes ou de cibles alternatives. S'il est possible de convenir d'équivalences ou de modalités de négociations concernant des normes alternatives avant la préparation du document, l'on pourra les intégrer à l'énoncé de conception; les charrettes sont en effet d'excellentes occasions permettant aux autorités municipales d'explorer différentes pistes dans le cadre de l'élaboration de normes d'aménagement alternatives.

### 3.2 Énergie

La consommation d'énergie, les impacts, les alternatives, l'efficacité énergétique et la conservation de l'énergie (notamment la réutilisation, le recyclage et les ressources renouvelables) sont des enjeux cruciaux dans le cas des collectivités durables. Il est alors essentiel de proposer des concepts et des technologies permettant à la collectivité de diminuer sa consommation d'énergie en diminuant du même coup les impacts sociaux et environnementaux de la production, de la transmission et de la consommation d'énergie. Les collectivités durables chercheront à explorer et à optimiser les scénarios de cette nature, notamment :

- *les sources d'énergie renouvelable* se trouvant sur le site même ou près du site, notamment l'énergie solaire, éolienne, géothermique, provenant de la biomasse, etc.
- *les systèmes d'énergie communautaire*, comprenant notamment des systèmes de chauffage et de refroidissement propres au district, le partage d'énergie et les systèmes de co-génération;
- *les technologies alternatives* (p. ex., les cellules de carburant, les cellules photovoltaïques);
- *l'aménagement soucieux de l'efficacité énergétique*, tenant compte de la latitude, des pentes, du soleil et du vent;
- *la conception de bâtiments intégrant l'efficacité énergétique*, permettant d'optimiser les économies d'énergie notamment en ce qui concerne l'éclairage, le chauffage, la ventilation, et la climatisation (comportant notamment le choix judicieux des emplacements, les toitures en surplomb, l'isolation et l'aménagement paysager aidant à protéger des intempéries);
- *le recours aux appareils à faible consommation d'énergie.*

L'énoncé de conception et la trousse d'information devraient fournir des informations au sujet des sources potentielles d'énergie renouvelable et de leur utilisation par les systèmes d'énergie desservant la collectivité et le recours aux technologies alternatives sur le site. Les données de recherche permettant de guider l'orientation du site et des bâtiments devraient comprendre des informations au sujet des températures aux différentes périodes de l'année, au sujet des vents dominants en été et en hiver (leur vitesse, fréquence et direction), ainsi qu'au sujet de la longueur des ombres projetées en hiver (en tenant compte notamment de la pente). Il conviendra également de proposer des points de repère en matière de consommation d'énergie ainsi que des cibles et des orientations en matière de rendement énergétique.

### 3.3 L'eau, les eaux usées, et les eaux pluviales

Le système aquifère d'une collectivité comprend l'eau acheminée dans la collectivité ou ses bâtiments, l'eau de pluie recueillie dans la collectivité et les eaux usées qui quittent la collectivité et ses bâtiments après leur utilisation ou leur emmagasinage. Les éléments de l'infrastructure aquifère comportent notamment les systèmes d'approvisionnement et de stockage, les systèmes d'acheminement (y

compris la robinetterie contrôlant les flots à destination et en provenance de la collectivité), les systèmes de traitement des déchets liquides ainsi que les systèmes de gestion des eaux de ruissellement. L'infrastructure des systèmes d'aqueduc conventionnelle est généralement de type à grande échelle, offrant peu de souplesse, consommant beaucoup d'énergie et de ressources, et généralement conçue, opérée et financée à l'échelle régionale.

Les systèmes durables d'aqueduc et de traitement des eaux usées ont plutôt tendance à favoriser une approche fondée sur les écosystèmes assurant le maintien de la santé des bassins hydrographiques, et dont le fonctionnement est organisé en fonction du cycle de l'eau et de la corrélation entre la consommation de l'eau, sa réutilisation et son traitement. La quantité et la qualité de l'eau requise sont établies en fonction de critères minimisant la première utilisation qui en est faite et maximisant sa réutilisation. Les collectivités durables adoptent une approche différente en ce qui concerne les éléments de l'infrastructure, et une charrette est alors l'occasion d'explorer le recours à des systèmes alternatifs et à des stratégies alternatives favorisant la transition à partir des systèmes existants à des systèmes davantage conformes au développement durable. Parmi les systèmes et les stratégies préconisés, signalons ceux-ci :

- *Initiatives en matière de gestion de la demande*, par exemple les appareils et les dispositifs à faible débit d'eau, les systèmes de diminution de la pression, les restrictions sur l'utilisation de l'eau et l'implantation de compteurs, un aménagement paysager soucieux de la conservation de l'eau, et la sensibilisation du public.
- *Le captage et le recyclage de l'eau*, notamment de l'eau de pluie et des eaux ménagères (voir ci-dessous).
- *Initiatives en matière de traitement et de recyclage*, notamment le captage de l'eau de pluie servant à l'arrosage des aménagements paysagers (barils d'eau de pluie comportant des tuyaux de descente, ou encore des réservoirs d'eau de pluie intégrés à la conception des bâtiments); *les eaux ménagères* (des eaux ne contenant aucun résidu humain, comme par exemple l'eau des éviers, l'eau du bain ou l'eau des machines à laver) pouvant servir au traitement des *eaux usées* ou pouvant servir à l'irrigation après son traitement; et enfin le traitement des eaux usées grâce à des systèmes de filtration et d'assainissement, des aquifères solaires ou des marais d'assainissement.
- *Les systèmes de gestion des eaux de ruissellement*, recourant à diverses techniques, notamment des toitures écologiques, des aires de percolation, des surfaces à forte perméabilité, des baissières et des

étangs de rétention, de manière à s'assurer que les eaux de ruissellement retournent aux sols, aux ruisseaux et aux aquifères se trouvant sur le site ou à proximité de celui-ci.

L'énoncé de conception devrait définir les priorités en matière de qualité de l'eau et de quantité de consommation d'eau, en plus de proposer des orientations, des objectifs et des ressources en matière de gestion des réseaux d'aqueduc. Il conviendra notamment de fournir des données concernant la consommation d'eau par habitant ainsi que des informations pertinentes au sujet des systèmes de gestion des eaux pluviales et des systèmes de traitement des eaux usées, en plus de fournir des orientations concernant les diverses solutions de traitement des eaux usées pouvant être envisagées. Il y a lieu également de préciser les cibles préconisées en matière de réduction de la consommation de l'eau, de sa réutilisation et des critères de perméabilité.

### 3.4 La gestion des matériaux et des déchets solides

La gestion des matériaux et des déchets par les collectivités durables vise essentiellement à s'approvisionner à partir de sources de nature durable, à minimiser la quantité de déchets ainsi qu'à assurer le traitement des déchets le plus possible sur les lieux mêmes. L'objectif ultime est d'arriver à supprimer complètement le concept même de déchet.

Parmi les initiatives *concernant l'utilisation des matériaux*, signalons celles-ci :

- *la certification écologique* des ressources utilisées dans la collectivité;
- *l'emploi de matériaux disponibles localement et provenant de sources durables* ainsi que des matériaux comportant une énergie intrinsèque faible;
- *la réduction de la quantité de matériaux* employés et l'utilisation efficace des matériaux, grâce à des techniques de conception stratégique;
- *la réutilisation des matériaux existants ou déjà utilisés*, dans la mesure du possible;
- *des stratégies en matière de déconstruction* s'appliquant tant aux bâtiments existants qu'aux nouveaux bâtiments;
- *le recyclage des matériaux* et des rebuts.



L'énoncé de conception devrait préciser si l'on envisage d'utiliser des matériaux disponibles localement, ou provenant d'autres sources durables, et de réutiliser les matériaux disponibles sur le site (p. ex., les matériaux provenant de structures existantes) ou encore d'incorporer des matériaux recyclés. Il y a également lieu de préciser les objectifs ou les cibles, en pourcentage.

*La gestion des déchets* concerne différents types de « déchets », notamment les déchets biodégradables, de même que les ordures ménagères et les rebuts d'origine commerciale ou industrielle. Les stratégies en matière de gestion des déchets comporteront notamment les éléments suivants :

- *des systèmes et des installations de recyclage* à tous les niveaux, pour l'ensemble de la collectivité jusqu'au niveau de l'unité des résidents;
- *des systèmes de compostage* s'adressant autant aux usages résidentiel, commercial et industriel;
- *l'établissement de réseaux éco-industriels* dans les secteurs commerciaux et industriels;
- *le développement des occasions d'affaires* en matière de recyclage et de réutilisation.

L'énoncé de conception devrait fournir des renseignements au sujet du type et du volume de déchets dont l'on anticipe la production, en plus de proposer des normes pour les diverses installations (recyclage, compostage, etc.) ainsi qu'en matière de gestion des déchets. Il y a également lieu de préciser des cibles en matière de gestion des déchets biodégradables (p. ex., l'intégration de la totalité des déchets ainsi récupérés dans les sols du site) et aussi en ce qui a trait aux autres types de déchets, de manière à diminuer la quantité de déchets devant être acheminée aux sites d'enfouissement ou d'incinération.

### 3.5 Technologies de l'information et communications

La croissance aussi bien que l'importance des technologies de l'information et des communications ont fait en sorte que celles-ci sont maintenant devenues indispensables. Une collectivité durable se dotera d'une infrastructure évolutive et haut de gamme en matière de technologies de l'information, notamment des systèmes de communications classiques (téléphone, vidéo), des systèmes de transmission par câble à fibres optiques et,

dans la mesure du possible, un réseau de surveillance environnementale permettant d'assurer le suivi (et possiblement de mitiger) les stocks et les flots d'énergie, d'eau, d'émissions, de déchets, etc.

L'énoncé de conception devrait formuler des exigences précises relativement aux systèmes de communications et de technologie de l'information, en tenant compte notamment des considérations au plan de la conception de ces systèmes (p. ex., des considérations concernant la forme, l'emplacement et l'accès à ces équipements en fonction des corridors partagés pour les équipements des services publics).

Dans l'ensemble, l'énoncé de conception est un document proposant une orientation globale afin de guider l'aménagement du site, en plus de fournir des informations et des cibles spécifiques afin de guider les travaux de conception des participants à la charrette. Dans le cas des charrettes de conception pour l'aménagement d'une collectivité durable, l'on cherchera à solutionner le plus directement possible les diverses problématiques en matière de développement durable en les intégrant aux plans et aux concepts proposés. L'énoncé de conception doit notamment cibler sinon encourager par ailleurs le traitement des problématiques liées au développement durable de la manière la plus cohérente possible, tout en tenant compte des ressources existantes et des contraintes au sein de la collectivité. Il convient ici de rappeler l'importance d'obtenir la participation d'intervenants provenant de divers horizons au cours de l'étape d'élaboration de l'énoncé de conception. L'énoncé de conception sera sans doute remanié à plusieurs reprises pendant ce processus, mais grâce à la sensibilisation continue des participants, à la mise en relief des occasions qui leur sont ainsi procurées afin d'explorer des idées novatrices, et en continuant à mettre l'accent sur la résolution des problématiques liées au développement durable dans ce contexte, l'on favorisera l'appui provenant des divers groupes d'intérêt en faveur de l'énoncé de conception ainsi élaboré tout en veillant à ce que ce document soit particulièrement utile aux participants à la charrette. La grille des problématiques en matière de développement durable (figurant à l'annexe C) sert à illustrer les diverses problématiques devant être étudiées, ainsi qu'à guider les participants dans leurs démarches visant à incorporer les diverses solutions dans le cadre d'une charrette de conception.

## Sélection des participants et composition des équipes

L'un des points forts d'une charrette réside dans le fait que plusieurs équipes participent à l'exécution d'un même exercice. Chacune des équipes a tendance à aborder les défis qu'elle a à relever en adoptant une approche distincte; ainsi, il en émerge souvent des idées et des solutions différentes malgré la similitude des problématiques. Il arrive souvent que l'une des équipes recèle une expertise particulière ou encore adopte une orientation particulière, venant ainsi enrichir les autres équipes de ce nouvel éclairage ou des nouvelles informations qui en résultent. Aussi, grâce au doigté de l'animateur de la charrette, une synergie se développe entre les équipes, ce qui se transforme en un atout pour chacune des équipes aussi bien que pour l'ensemble du processus de la charrette. En principe, il devrait y avoir au moins trois équipes de conception; dans le cas d'une charrette de très grande envergure et ouverte au public, il pourrait même en avoir davantage.

### Organisation des équipes

Les équipes peuvent être organisées selon divers scénarios :

Des équipes de conception intégrées, bénéficiant de conseils et des suggestions d'experts allant d'une équipe à l'autre pendant que les autres membres des équipes continuent à élaborer leurs idées de conception.

Des équipes thématiques spécialisées, se penchant sur un problème ou un sujet donné. Le programme est alors élaboré de manière à y intégrer un dialogue entre les groupes afin de favoriser le partage des idées. Par exemple, dans le cas de la charrette de l'ancien palais de justice de Jackson County, la charrette était constituée de quatre équipes, chacune étant chargée d'étudier un thème différent : la conservation du patrimoine historique, le développement économique, l'environnement et les changements culturels.

Une combinaison de ces deux modèles, alors que des équipes de conception intégrées et des équipes thématiques spécialisées travaillent côte à côte. Les équipes sont alors organisées en fonction de diverses thématiques, mais parfois il peut y avoir plus d'une équipe qui se penchent sur une même thématique. Par exemple, la charrette Kane'ohé

Hawaii était chargée de proposer des concepts pour un réseau de transport à grande échelle selon diverses occupations des terrains situés en banlieue. La charrette fut organisée en plusieurs équipes intégrées en matière de transport ainsi qu'en équipes étudiant l'aménagement de la zone centrale du projet, en plus d'une équipe spécialisée constituée d'experts en matière d'aménagement foncier et environnemental. Il s'agissait d'équipes multidisciplinaires s'intéressant à diverses problématiques. Lorsqu'un tel modèle organisationnel est employé, les experts et les autres participants travaillent ensemble au sein des équipes de conception. (Se reporter au document 1 ci-après.)

C'est ce dernier modèle, celui dans lequel l'on retrouve des équipes multidisciplinaires composées d'experts et d'autres participants travaillant ensemble, qui serait le plus indiqué pour procéder à une charrette de conception d'une collectivité durable. En effet, l'approche multidisciplinaire favorise l'expression d'une variété de préoccupations et d'idées au sein de chacune des équipes, tout en constituant une occasion d'apprentissage particulièrement intéressante pour toutes les personnes qui y participent.

### La composition des équipes

La constitution des équipes en vue de la tenue d'une charrette de conception pour l'aménagement d'une collectivité durable exige que l'on tienne compte de plusieurs considérations, en plus de simplement chercher à obtenir la participation de personnes provenant de diverses disciplines particulières ou qui s'intéressent à divers aspects du projet. En effet, en raison de l'intensité et des échéances serrées qui caractérisent une charrette, l'on ne peut se permettre de consacrer beaucoup de temps à l'apprentissage des concepts intrinsèques du développement durable. Bien que l'on pourra donner certaines informations à ce sujet et qu'il soit possible de favoriser cet apprentissage dans le cadre des activités organisées avant la tenue de la charrette, vous seriez bien avisé de choisir les membres des équipes en tenant compte au moins en partie des connaissances qu'ils ou elles possèdent déjà en matière de développement durable et des diverses problématiques de mise en oeuvre dans le contexte de l'aménagement urbain.

Outre les connaissances en matière de développement durable et une expertise dans les domaines pertinents,

L'on recherchera également les personnes possédant de fortes habiletés interpersonnelles ainsi que des aptitudes à bien fonctionner en groupe. Idéalement, ces personnes posséderont également des compétences et des styles cadrant avec le travail nécessitant un effort coopératif et collaboratif. Ainsi, une personne possédant une grande expertise mais manifestant une certaine lacune au niveau de l'ouverture aux nouvelles idées ou encore au plan du travail en groupe ne sera pas aussi efficace qu'une personne dont l'expertise n'est peut-être pas aussi forte mais possédant une plus grande ouverture d'esprit et de meilleures aptitudes à travailler en groupe. Il serait donc fort à propos d'obtenir le plus d'informations possible au sujet des candidats potentiels afin de rassembler des personnes possédant le meilleur agencement possible au plan des connaissances, des compétences et des autres attributs requis par chacune des équipes.

L'on cherchera également à incorporer à chaque équipe une personne pouvant donner des conseils judicieux d'ordre pratique dans le cadre du processus de conception, ce qui aide à accroître la crédibilité et la faisabilité des idées proposées. Ainsi, il est fortement recommandé d'intégrer à chaque équipe au moins une personne au courant de la réglementation, des politiques et des processus décisionnels dans la ville ou la région sous étude, ainsi qu'une personne possédant des connaissances dans le domaine des frais de développement et des occasions de financement des projets. Le processus bénéficiera également de l'inclusion au sein d'une même équipe de personnes possédant une expertise semblable mais y apportant chacune une perspective différente. Par exemple, en intégrant des personnes ayant des perspectives traditionnelles ou conventionnelles en matière d'aménagement ou de planification et d'autres ayant des perspectives s'inspirant davantage du « nouvel urbanisme » ou de la tendance écologique, l'on favorise l'émergence d'une tension créative qui s'avérera probablement fort stimulante pour l'ensemble du processus. En cherchant explicitement à intégrer de telles perspectives différentes dans le cadre du processus, l'on assurera également une plus grande crédibilité à la charrette. L'on trouvera au document 1 ci-après un exemple des critères de sélection et de la composition des équipes (modèle provenant de l'organigramme de la charrette SEFC).

Il y a en outre deux autres éléments importants à considérer dans la constitution des équipes. Tout d'abord, l'on veillera à ce que chaque équipe soit dotée de personnes possédant de bonnes compétences en graphisme. Il s'agit évidemment de compétences requises afin de traduire visuellement les idées émises. Après tout, l'objet d'une charrette est essentiellement de traduire des idées en leur représentation visuelle. Ainsi, règle générale, les architectes et les architectes-paysagistes communiquent leurs idées par le moyen de dessins, de plans, de croquis et de modèles tridimensionnels. D'autres professionnels, comme par exemple les ingénieurs, les promoteurs et les urbanistes communiquent généralement leurs idées en présentant des chiffres, des tableaux et des diagrammes. Il est évidemment souhaitable d'employer des stratégies permettant de combiner ces diverses approches permettant d'illustrer les idées émises. Certes, ce ne sont pas tous les membres de chaque équipe qui posséderont de bonnes compétences en graphisme, mais il sera important de s'assurer qu'au moins une ou deux personnes possèdent de telles compétences au sein de chaque équipe. Selon la disponibilité des ressources, l'on pourrait considérer de doter chacune des équipes d'un graphiste professionnel (comme ce fut notamment le cas pour la charrette de Santa Monica). Un graphiste professionnel est en mesure de saisir et de traduire les idées et les ébauches des membres de chaque équipe de manière à produire une panoplie de dessins et de croquis que chacun pourra ensuite regarder afin d'alimenter et d'enrichir les débats.

Enfin, l'on pourrait également songer à adjoindre au moins un « expert étranger » à chacune des équipes. Un expert étranger ajoute un certain degré d'objectivité aux équipes en plus de les enrichir par l'apport d'une perspective et d'idées nouvelles. Le cas échéant, les experts étrangers invités devront être considérés comme étant des « sommités » dans leur domaine, ce qui peut notamment justifier les coûts supplémentaires ainsi engendrés. Par ailleurs, si la tenue de la charrette coïncide avec la présentation d'autres événements dans la région (p. ex., un colloque sur la construction de bâtiments écologiques, etc.), vous pourriez alors bénéficier de la présence des experts présentés dans la région; les organismes en cause peuvent s'entendre pour partager les frais de séjour des experts afin de réduire les coûts pour chacun d'eux.

## Document I : Composition et profils des équipes d'une charrette

### Critères de sélection :

- Compréhension du concept et des principes en matière de développement durable; connaissance des stratégies et des techniques pour la mise en oeuvre des projets; sensibilisation aux diverses problématiques survenant dans le cadre de la mise en oeuvre des projets.
- Fortes aptitudes en matière de communications, y compris au plan des relations interpersonnelles et du travail en groupe.
- Expertise et expérience dans les domaines pertinents (consulter la section suivante).

Remarque : Au moins certains des membres de l'équipe doivent posséder de bonnes compétences en graphisme, c.-à-d. des habiletés bien développées permettant de donner une représentation visuelle aux idées émises.

### Composition des équipes de conception :

Chacune des équipes sera constituée des personnes suivantes :

*Architectes (2)* : Un architecte possédant de l'expérience des projets d'aménagement à grande échelle en milieu urbain selon les concepts davantage conventionnels ou traditionnels; un architecte davantage spécialisé en aménagement « écologique ».

*Architectes-paysagistes (2)* : Mêmes caractéristiques que ci-dessus.

*Ingénieur (1)*

*Économiste/Promoteur (1)*

*Urbaniste/Autorité réglementaire (1)*

*Adjoints étudiants (4)*

*Autres* : Il pourra être opportun d'envisager la participation d'urbanistes spécialisés en environnement, de biologistes, de botanistes ou d'autres spécialistes en présence de certaines problématiques particulières, comme par exemple la protection de ruisseaux.

### Chefs d'équipe

Les chefs d'équipe peuvent être désignés ou encore chacune des équipes peut choisir son chef. Règle générale, le ou les chefs se démarquent assez rapidement au sein des équipes, et il n'est pas rare que deux personnes se partagent le rôle de chef d'équipe, le tout faisant partie du processus naturel du travail d'équipe. Ceci dit, chacune des équipes doit s'assurer que les « produits livrables » soient fournis selon les échéances, et il est important de préciser les attentes à cet égard. Chaque équipe est libre d'y parvenir à sa façon, mais l'on conseille aux organisateurs de s'assurer qu'au moins une personne de chaque équipe est celle qui sera responsable de veiller à ce que l'équipe produise les résultats en temps utile.

### Autres participants

En plus de l'animateur de la charrette et les membres des équipes, il y a d'autres personnes dont la présence est à la fois précieuse et souhaitable. Ainsi, il serait bon de prévoir la présence d'un *adjoint à l'animateur*, cette personne étant chargée de certaines fonctions logistiques (p. ex., veiller à la disponibilité du matériel et répondre aux diverses demandes des participants; s'assurer de la fourniture en temps utile des aliments et

des rafraîchissements; gérer la présence des invités ainsi que des visiteurs impromptus), en plus de répondre aux besoins spéciaux ou de régler les situations inattendues. Il est également recommandé d'assurer la participation d'une *personne du groupe hôte* (généralement l'urbaniste principal de la ville) qui pourra suivre les travaux de la charrette et faire part de ses commentaires à l'organisme hôte. Cette personne pourra également s'avérer une ressource précieuse lorsque certaines questions surviennent à propos d'un aspect particulier de l'énoncé de conception ou encore à propos de questions intéressant particulièrement l'organisme hôte. Il y a également lieu de prévoir la présence de deux ou trois personnes pour aider à « démanteler » la charrette et à recueillir le matériel et les dessins une fois la charrette terminée. Il est également bon de prévoir la présence d'un *photographe* ou d'un *vidéographe*. L'une des personnes susmentionnées pourrait effectivement être chargée de cette fonction, sinon l'on peut désigner une autre personne pour veiller à cette tâche. Le dossier photographique ou vidéographique de la charrette et des différents résultats provisoires des équipes tout au long du processus peuvent être présentés lors des sessions d'information qui seront tenues après la charrette.

La présence d'étudiants au sein des équipes fournit à ces derniers des occasions d'apprentissage uniques tout en procurant aux équipes de l'aide additionnelle. En outre, ils sont généralement enthousiastes et dynamiques et proposent souvent des idées auxquelles les professionnels plus chevronnés n'auraient peut-être pas songé. Les étudiants peuvent également être d'un apport précieux à l'occasion de la présentation d'activités préalables, surtout lorsque celles-ci visent un public étudiant. Par exemple, avant la tenue de la charrette de Southeast False Creek, les étudiants participant à cette charrette avaient déjà étudié un atelier de conception réalisé selon les initiatives décrites dans l'énoncé de conception du SEFC. Ainsi, ils avaient déjà effectué une bonne partie de la recherche nécessaire et déjà élaboré un certain nombre de concepts; en fait, ils possédaient déjà plus d'informations au sujet du site et des diverses contraintes et possibilités que la plupart des professionnels participant aux équipes de conception. Il y a donc plusieurs avantages au fait d'impliquer des étudiants et des professeurs tant au niveau des événements antérieurs à la charrette que dans la réalisation de la charrette comme telle.

L'on pourrait également songer à la présence d'une *équipe de personnes-ressources*. Une équipe de personnes-ressources est constituée de personnes possédant certaines connaissances spécialisées (p. ex., en histoire, en gestion des déchets, l'urbanisme durable, etc.) pouvant fournir des conseils ou entreprendre des recherches additionnelles à la demande des équipes de conception. L'expérience nous enseigne cependant qu'il y a une sous-utilisation des équipes de personnes-ressources. En outre, la tentation est grande de se joindre à une équipe et de participer activement à ses travaux, ce qui peut parfois nuire au processus du travail en équipe. Aussi, compte tenu des délais serrés, il sera généralement plus efficace d'anticiper les besoins des équipes dans la mesure du possible, et notamment de fournir des informations contextuelles aux équipes lors des séances d'orientation tenues avant la charrette ou en présentant ces informations dans la trousse d'information ou encore dans d'autres documents lors de la tenue de la charrette comme telle.

Finalement, il y a lieu de considérer la présence du *grand public*, des *groupes d'intérêts* et des *représentants des médias* au cours de la charrette. Dans la mesure du possible, il est recommandé de choisir les membres des équipes non seulement en raison de leur expertise particulière, mais également en tenant compte du fait qu'ils proviennent du grand public ou encore du milieu

où se déroule la charrette ou encore des groupes d'intérêts. Il convient de bien mûrir la décision d'inviter d'autres personnes, notamment des représentants des médias. En effet, le processus d'une charrette est de nature créative, chaotique et souvent fragile. La présence d'observateurs additionnels ou d'autres personnes dont le profil ne répond pas aux critères de sélection mentionnés plus haut pourrait effectivement bloquer, voire saborder le processus.

### Chattanooga, Tennessee

Une charrette de conception ouverte au public organisée par l'organisme régional d'urbanisme a permis de réunir quelque 300 résidents et commerçants du milieu dans le but de proposer un concept en vue de l'aménagement d'un mail commercial et des terrains avoisinants. Le clou du processus qui a duré une semaine fut un atelier de conception en public d'une durée de six heures au cours duquel 150 personnes de la collectivité se sont réunies dans un local vacant à l'intérieur du mail pour ensuite se répartir en 11 groupes de « citoyens urbanistes », chacun de ces groupes produisant des plans d'aménagement pour le site. Dans les jours qui ont suivi, les éléments de ces plans ont été évalués et intégrés à une ébauche collective qui fut alors présentée à la fin de la semaine devant une assistance de quelque 250 personnes.

— *Mall Over*, Urban Land, July 1998

Ceci dit, une charrette ouverte au public peut être organisée de manière à coïncider avec une exposition publique ou un concours de conception au cours duquel les travaux des équipes peuvent être visionnés tout au long de la tenue de la charrette, le public pouvant alors proposer des solutions aux équipes au cours du processus. Il faudrait toutefois s'assurer de « protéger » les équipes des interférences indues, en plus de tenir compte des conséquences d'une telle initiative quant à l'endroit et au moment de la tenue de la charrette. Idéalement, les équipes pourraient travailler dans des cubicules à la vue des personnes circulant dans les galeries ou les balcons en surplomb. Le public serait alors invité à proposer des idées, lesquelles seraient acheminées aux diverses équipes par affichage sur des papillons adhésifs amovibles ou encore sur des fiches de rétroaction. Il faut cependant

prévoir du temps supplémentaire pour les équipes qui devront ensuite étudier et incorporer les idées qu'elles auront retenues, le cas échéant. À la fin de la charrette, les concepts élaborés par les équipes pourraient être présentés dans le cadre d'un symposium ouvert au public, celui-ci étant alors invité à participer aux discussions. Bien qu'à prime abord, ce type de charrette ait un certain attrait, il convient d'en analyser sérieusement les coûts et les avantages potentiels avant de procéder ainsi.

L'on a tout intérêt à « protéger » les équipes de la charrette de toute interférence indue ou du jugement de l'extérieur au cours de l'élaboration des idées dans le cadre du processus de la charrette, favorisant ainsi la création d'une micro-collectivité au cours de la charrette. En effet, la plupart des gens préfèrent travailler en toute quiétude lorsqu'ils préparent des ébauches et élaborent des idées novatrices. Il existe certainement plus de pression (qui résulte souvent en une plus grande retenue) lorsque l'on explore des idées dans le cadre d'un forum ouvert à un large public. Il est donc important de communiquer le besoin des équipes participant à la charrette de travailler sans être soumises à des contraintes additionnelles pouvant notamment être ressenties lorsque l'on travaille en étant observé ou interrompu par des visiteurs importants. Les gens sont généralement plus compréhensifs et aptes à respecter l'intention de protéger les équipes pendant qu'elles élaborent et peaufinent leurs idées lorsque l'on a pris soin de leur donner l'occasion de s'impliquer dans le processus avant et après la tenue de la charrette, de préciser qu'ils auront de nombreuses occasions de voir les résultats de la charrette une fois celle-ci complétée et lorsque l'on a donné l'assurance qu'il s'agit d'un processus transparent. La publication de communiqués de presse au moment opportun et les invitations opportunes aux divers événements qui ont lieu dans le cadre de la charrette favoriseront une bonne couverture médiatique et faciliteront le travail des équipes dans le cadre de la charrette de conception pour l'aménagement d'une collectivité durable.

## Durée et horaire de la charrette

### Exemple d'horaire :

17 h - 22 h Soirée d'ouverture

8 h 30 - 17 h Jour 1 Travail en équipe

8 h - 17 h Jour 2 Travail en équipe

NB : Les équipes peuvent décider de continuer à travailler de manière autonome par la suite

8 h - 12 h 30 Jour 3 Exposés et célébrations

La durée moyenne d'une charrette est de trois à quatre jours (à l'exclusion des activités précédant la charrette), certaines charrettes pouvant avoir une durée plus courte ou plus longue. L'ouverture de la charrette à l'occasion d'une soirée de lancement et d'orientation confère un caractère plus informel à son lancement. Ce sera alors l'occasion pour les membres des différentes équipes de se rencontrer (et ce sera souvent leur premier contact), d'expliquer les fonctions de chacun et les « règles » régissant le processus, ainsi que le moment de mettre l'accent sur les diverses problématiques et les attentes à cet égard en plus de donner des précisions supplémentaires au sujet de la charrette. En procédant au lancement de la charrette la veille de la journée au cours de laquelle les équipes de conception commenceront leurs travaux, ceci permet à chacun d'y réfléchir au cours de la nuit et leur donne plus de temps pour s'orienter par rapport à une séance d'orientation à laquelle ils assisteraient une heure avant de commencer leurs travaux.

Le moment de la tenue d'une charrette doit être choisi en fonction d'un certain nombre de facteurs. Il faut tout d'abord s'assurer que toutes les activités précédant la tenue de la charrette aient dûment été complétées; ainsi, compte tenu des divers impondérables pouvant survenir à la suite des diverses rencontres et des commentaires de chacun, vous seriez bien avisé d'attendre jusqu'à ce que la plupart de ces activités soient terminées ou en voie de l'être avant de finaliser le calendrier définitif de la tenue de la charrette. Il faut évidemment également tenir compte de la disponibilité des participants. Par exemple, il convient d'éviter de planifier la tenue de la charrette au début du mois de septembre car cela coïncide avec la rentrée scolaire à laquelle s'affairent de nombreux parents, ou encore près du temps des Fêtes,

de la période des impôts, ou à d'autres moments de l'année durant lesquels les participants pourraient être débordés de travail ou distraits par d'autres responsabilités ou engagements. De plus, il serait bon de tenir compte de la tenue dans la région d'un colloque en matière de développement durable ou d'aménagement urbain écologique.

## Lieu de présentation et installations

Dans la mesure du possible, il convient de choisir un lieu de présentation de la charrette qui soit idéalement dans le voisinage immédiat du site faisant l'objet de la charrette. Si cela n'est pas possible à cause de certaines autres contraintes, assurez-vous que les participants pourront se rendre sur les lieux et visiter le site ou, à défaut, de leur fournir une cassette vidéo présentant le site et ses caractéristiques. Le choix du lieu de présentation de la charrette sera également fonction de divers facteurs, dont notamment la disponibilité des ressources et le nombre des participants. Chaque équipe devra disposer de suffisamment d'espace pour travailler à leurs tables à dessin et en plus d'un espace suffisant sur les murs sinon des grands tableaux permettant d'afficher leurs nombreux dessins et croquis. (\*Vérifiez bien les lieux à l'avance! À certains endroits, l'on ne permet pas d'afficher sur les murs. Il nous est arrivé déjà de devoir appliquer un revêtement en plastique sur les murs avant de les utiliser et de nous procurer plusieurs cloisons supplémentaires!)

Les équipes devraient être quelque peu à l'écart les unes des autres, au moins suffisamment pour que chacune dispose de son propre espace, tout en étant suffisamment proche pour favoriser le foisonnement des idées et afin de permettre à l'animateur de la charrette d'être en mesure de diriger et d'assurer le suivi des processus du travail en équipe. Il serait également bien de disposer de suffisamment d'espace et que cet espace soit configuré de manière à permettre le rassemblement de toutes les équipes ensemble en session plénière. Dans la mesure du possible, l'on choisira un espace jouissant de la lumière du jour et d'une ventilation d'air frais ainsi que d'un accès direct à l'extérieur (un patio, un balcon, etc.).

Il convient également de disposer d'une pièce distincte et adjacente pour y ranger le matériel requis pour la charrette (la documentation, le papier, le carton, les instruments de dessin, etc.), où l'on pourrait également installer une photocopieuse et, le cas échéant, du matériel informatique. Une photocopieuse est un outil

indispensable et il est important de pouvoir y avoir un accès immédiat; en effet, si l'on doit se déplacer plus loin ou encore si l'on doit attendre que d'autres personnes ne participant pas à la charrette aient terminé d'utiliser la photocopieuse, l'on perdra un temps énorme en plus d'occasionner ainsi des désagréments aux participants à la charrette. Il convient également de vérifier si les lieux possèdent suffisamment de prises de courant et une puissance d'alimentation électrique adéquate si vous songez à utiliser votre propre équipement.

### Proximité du site

L'accès au site fut un élément très important et décisif : en fait, le site était beaucoup plus petit qu'on pouvait le croire en regardant les illustrations, et il a donc fallu repenser certaines de nos idées initiales. Aussi, certaines caractéristiques cruciales sont devenues plus apparentes lors de notre visite au site et nous avons choisi de nous concentrer plus particulièrement sur ces caractéristiques à la suite de cette visite.

— SEFC charrette participant

L'endroit choisi devra également permettre d'obtenir ou de servir des aliments et des rafraîchissements de bonne qualité à différents moments pendant les journées au cours desquelles la charrette a lieu. Aussi, puisqu'il s'agit d'une charrette portant sur le développement durable, il conviendrait de rechercher des aliments frais, provenant idéalement de la localité et de veiller à ce que la plupart des plans soient constitués d'aliments se trouvant le plus bas possible dans la chaîne alimentaire. Idéalement, l'on devrait pouvoir servir les aliments et les rafraîchissements dans la même pièce dans laquelle les équipes travaillent, et de pouvoir compter sur un accès « sur appel » auprès des fournisseurs de l'alimentation. Il est également important de veiller à la variété des menus : *ne proposez pas* toujours les mêmes plateaux de sandwiches tous les jours et *ne recourez pas* à la formule « buffet » à plus d'une occasion, au maximum! (Les buffets occasionnent un certain stress et peuvent entamer l'énergie des participants.) Les participants sont appelés à consacrer des efforts considérables à la charrette, et plusieurs d'entre eux fourniront probablement leurs services à titre gracieux sinon en contrepartie d'honoraires à tarif réduit. En prenant un grand soin au niveau de la préparation des aliments et en s'assurant qu'ils sont sains, vous vous mériterez sans doute l'appréciation des participants tout en maintenant leur énergie à un niveau élevé. Cherchez à susciter des commentaires élogieux de la part des

participants au sujet de la qualité des aliments et de leur présentation; et que cela soit parmi les éléments les plus mémorables de la charrette!

## Le matériel de soutien

Les décisions prises dans le contexte d'une charrette traduisent essentiellement le niveau d'information, de sensibilisation et de compréhension des diverses problématiques au sein des équipes qui y participent, ainsi que la capacité des participants à communiquer entre eux et à arriver à des consensus. Les outils permettant d'appuyer une telle démarche sont essentiellement de deux ordres : ceux qui ont été fournis avant la tenue de la charrette et ceux que l'on fournit pendant la tenue de la charrette.

### *Les outils fournis avant la tenue de la charrette.*

Les activités, réunions et autres événements précédant la tenue de la charrette sont autant d'occasions de favoriser la compréhension des diverses problématiques et des enjeux faisant l'objet de la charrette. En plus de ces éléments cruciaux, la trousse d'information est un outil fondamental que l'on mettra à la disposition des participants de la charrette et dans laquelle l'on retrouvera les éléments suivants :

#### *L'ordre du jour de la charrette*

une brève description des fonctions et des responsabilités des participants;

la liste des membres de chaque équipe, ventilée en fonction du rôle de chacun et de leur équipe respective;

la présentation des participants à la charrette sous la forme de notes biographiques sommaires portant sur chacun et chacune d'entre eux, précisant notamment à quel organisme ou quelle entreprise le participant est lié, sa formation et son expérience;

l'énoncé de conception, accompagné d'un aide-mémoire, précisant notamment les seuils de performance ainsi que les objectifs de conception pour chacune des catégories sous étude consignés sur une fiche d'information succincte;

les produits livrables, y compris les dessins spécifiques requis (p. ex., un plan d'ensemble, la section d'une rue, une perspective au niveau de la rue, ainsi que des diagrammes analytiques illustrant les systèmes présents sur le site ainsi que leurs fonctions);

une documentation d'appoint, notamment une copie des énoncés de vision, des énoncés de principes pertinents, des rapports se rapportant directement au site sous étude (p. ex., les cibles, les points de référence, les paramètres de conception ainsi que les enjeux particuliers) ou d'autres rapports de recherche pertinents (p. ex., les rapports portant sur les zones résidentielles à haute densité d'occupation, les enjeux environnementaux, l'historique du site, etc.).

### *Les outils disponibles au cours de la charrette.*

Outre les diverses fournitures disponibles sur place (se reporter à la liste apparaissant ci-après à la rubrique Logistique), il sera utile de fournir aux participants des prévisions, des statistiques d'ordre démographique, des rapports de recherche ainsi que des concepts élaborés au cours des événements précédant la charrette, des photographies ainsi que diverses cartes de l'endroit. Le personnel de soutien ainsi que des experts ou les membres des équipes de personnes-ressources (si l'on choisit d'y recourir) pourront fournir des renseignements supplémentaires sur place en plus d'effectuer des recherches ponctuelles.

## AUTRES ÉLÉMENTS DE LOGISTIQUE

La logistique de l'événement comprendra les préparatifs requis notamment au plan de l'organisation des modalités se rapportant au lieu de présentation de l'événement; des modalités de transport et de séjour des visiteurs provenant de l'extérieur; de la production, de la livraison et de la distribution du matériel; en plus de la réalisation des communications visant la confirmation et même la double confirmation visant à s'assurer de la présence et des engagements pris par les divers participants. Il y a également certains autres éléments auxquels il faudra veiller dans le cadre de la logistique de l'événement, lesquels sont décrits ci-après.

### Les fournitures et le matériel sur les lieux

La plupart des architectes et des architectes-paysagistes préfèrent utiliser leur propre matériel de dessin et il y a lieu de les inciter à les apporter. En plus du matériel que les participants auront apporté avec eux, il convient de leur fournir également une bonne quantité de stylos et de marqueurs feutres, de crayons, de gommes à effacer, de papiers, de rubans de papier cache et de papier collant



transparent, des brocheuses, des trombones, des languettes adhésives amovibles (*post-it*<sup>sm</sup>), etc. Le document 2 ci-après contient une énumération des quantités suggérées de ces divers articles pour environ 40 participants. Il faudra également prévoir fournir des cartes du site que les participants pourront utiliser pour calquer les diverses illustrations de leurs concepts, une caméra vidéo permettant d'enregistrer la genèse des idées et les résultats; une photocopieuse (indispensable) ainsi qu'un téléphone. Il ne faut pas présumer que les lieux de présentation de la charrette sont nécessairement dotés d'une photocopieuse et d'un téléphone; l'on sera bien avisé d'apporter sa propre photocopieuse ainsi qu'un téléphone cellulaire afin de faciliter les communications et la gestion de l'événement.

## Transport

Les résidents de l'endroit disposeront probablement de leurs propres moyens de transport, mais les visiteurs de l'extérieur devront pouvoir disposer d'un moyen de transport pour se rendre au lieu de présentation de la charrette. S'il n'y a pas d'hébergement à proximité du lieu de présentation de la charrette, il serait bon de prévoir des navettes qui transporteront les visiteurs matin et soir pour se rendre à la charrette. Il conviendrait également de mettre à la disposition des participants un ou plusieurs véhicules leur permettant de se rendre au site sous étude. En effet, certains participants n'auront peut-être pas eu l'occasion de visiter le site avant la tenue de la charrette, alors que d'autres désireront peut-être visiter à nouveau le site afin de vérifier certaines caractéristiques ou certains aménagements une fois qu'ils auront commencé à mettre leurs idées sur papier. En se préparant à l'avance pour de telles éventualités, l'on évite les recherches de dernière minute pour obtenir un moyen de transport et cela peut également aider à en réduire les coûts.

## Contrats

Dans le cadre du processus d'approbation, il y aura lieu d'obtenir l'approbation des avocats du contentieux de la ville en ce qui concerne les contrats à établir avec les participants. Le contentieux d'une municipalité est souvent débordé de travail et les avocats doivent être très prudents, et ils peuvent trouver plutôt fastidieux d'avoir à traiter des douzaines de contrats devant être établis avec des professionnels pour la fourniture de produits indéterminés dans le cadre d'une charrette, en tenant compte également de la nature des dépenses et des déboursés que cela peut comporter. Ce sera notamment le cas lorsque ces contrats sont établis pour des sommes relativement minimales. Il y a donc lieu de considérer d'établir un contrat-type que l'on soumettra ensuite au contentieux de la ville pour approbation et que l'on pourra présenter à chacun des participants. À tout événement, il est important de prévoir suffisamment de temps pour régler ces questions contractuelles avant la tenue de la charrette, notamment en ce qui concerne les droits d'auteur et de propriété intellectuelle. Il faut également veiller à ce que chacun des participants signe effectivement son contrat, car dans le feu de l'action et l'effervescence qui caractérisent généralement une charrette, il est facile d'oublier de faire signer l'un des participants parmi les douzaines de participants à une charrette. Vous pourriez notamment prévoir faire signer les contrats par les participants dès l'ouverture de la séance d'orientation de la charrette; à tout le moins, faites le nécessaire afin que tous les contrats soient signés avant le début des travaux de la charrette comme tels.

## Document 2 : Fournitures et matériel sur place (Pour 40 participants)

| <b>Fournitures</b>  | <b>Matériel</b>  |
|---|--|
| (75) Insignes porte-nom (pour les participants et les visiteurs)  | (1) Photocopieuse  |
| (100) Marqueurs feutres de couleurs différentes, en trois formats : large, pointu et l'équivalent des crayons billes            | (3+) Rallonges électriques   |
| (100) Stylos : noir, bleu, rouge  | (1) Caméra numérique ou autre (il est plus pratique d'employer des images numériques, sinon il faut numériser les autres types d'images)   |
| (50) Crayons  | Un éclairage additionnel (p. ex., des lampes à haute puissance lors des présentations) pourrait être requis  |
| (40) Gommages à effacer   |  |
| (10) Rubans de papier-cache et collant transparent  | (1) Système d'intercom, au besoin  |
| (3+) Cartes du site, apposées sur du carton que les équipes pourront utiliser pour y placer leurs dessins                       | <b>Divers</b>  |
| Plusieurs rouleaux de papier à calquer (prévoir au moins un rouleau pour deux personnes)  | Il serait bon d'avoir sur les lieux des comprimés d'aspirine, des comprimés pour soulager les maux d'estomac et des sparadraps.  |
| (18) Largeurs de 12 po  | <b>Matériel facultatif</b>   |
| (18) Largeurs de 16 à 18 po   | — Un ordinateur et une imprimante dotés d'un logiciel de traitement de texte de série et d'un programme de dessin informatisé (le CAO n'est pas obligatoire). L'on peut également inciter les membres des équipes d'apporter leur propre ordinateur portable pour y consigner leur travail et préparer les produits livrables. Assurez-vous qu'il y a suffisamment de prises de courant. |
| (18) Largeurs de 24 à 36 po   | — Caméra vidéo et appareil de rétroprojection, au besoin   |
| (35) Feuilles de papier vélin (24 x 36 po, sinon selon les dimensions prévues pour les plans du site)                           | — Projecteur de diapositives (utile lors des exposés avant le début des travaux)   |
| (18) Feuilles en mylar (24 x 36 po)   | — Projecteur d'images (relativement peu dispendieux et permet de projeter des images sur papier sur les murs lors de l'exposé des rapports des équipes durant la charrette ainsi que lors de la remise des travaux à la fin de la charrette)   |
| (10) Ciseaux et exactos   |  |
| (12) Panneaux à âme en mousse pour la fabrication de maquettes (certaines équipes fabriquent des maquettes en trois dimensions) |  |
| (6) Tableaux à feuilles volantes et feuilles volantes (deux tableaux par équipe)  |  |
| (10) Paquets de languettes adhésives amovibles en deux ou trois formats différents  |  |
| (3) Boîtes de trombones   |  |
| (3) Brocheuses (une par équipe)   |  |

Il faut beaucoup de papiers à calquer. N'hésitez pas à dépenser pour cet item.  
Il faut que l'endroit soit inondé de dessins sur du papier à calquer!

## PROBLÉMATIQUES PRÉVISIBLES

**Contributions.** Bien que l'essentiel des ressources (surtout financières) nécessaires pour la réalisation de la charrette aura en principe été obtenu au cours du processus d'approbation, des démarches pour l'obtention de ressources financières supplémentaires pourront également avoir lieu au cours de l'étape de la planification de la charrette. L'un des problèmes qui peut survenir à cet égard consiste en l'opportunité de recourir à des commandites provenant d'entreprises du secteur privé, notamment en raison de la possibilité qu'une telle commandite soit perçue comme répondant aux impératifs des intérêts de l'entreprise en cause, ou encore s'il y a lieu de craindre que certains intérêts priment alors sur d'autres. La décision d'inclure ou d'exclure les commandites d'entreprises ou de groupes d'intérêts devrait être fondée « [Traduction] uniquement en tenant compte de la possibilité qu'une telle commandite puisse interdire des débats et des échanges complètement ouverts et critiques au sujet des impacts environnementaux, économiques et sociaux des plans qui seraient proposés » (Watson, p. 52). Le processus de la charrette est conçu spécifiquement de manière à favoriser un tel débat et à stimuler l'émergence de visions alternatives en la matière, et l'énoncé de conception, lequel aura déjà subi une analyse rigoureuse, est un élément modérateur important dans l'arbitrage des divers intérêts en cause.

Par ailleurs, lorsque l'on demande aux participants de contribuer d'une manière ou d'une autre à la charrette (notamment sous la forme d'honoraires réduits ou de la fourniture d'autres ressources et de matériel), il importe de souligner ces contributions; la reconnaissance et la transparence sont essentielles à cet égard. Le rôle des personnes contribuant ainsi à la charrette ainsi que les avantages que l'on retire de leur participation doivent être clairement exprimés afin d'éviter toute manifestation de ressentiment à l'avenir ou encore que l'on s'attende à certaines faveurs en retour.

**Le financement par étapes.** Le processus d'approbation en ce qui concerne le financement peut parfois avoir lieu par étapes au sein de l'organisme en cause. Parfois, des conditions supplémentaires pourraient être rattachées au financement offert selon la complexité de la structure hiérarchique devant intervenir afin d'approuver le financement d'une charrette ou afin d'y donner son assentiment; de telles situations peuvent même survenir une fois le financement dûment engagé. Dans de telles circonstances, il faut alors composer avec les exigences

supplémentaires ainsi formulées. Si ces exigences sont difficiles à satisfaire, il y a lieu d'entreprendre une discussion respectueuse avec les personnes intéressées afin de tenter de maintenir leur soutien et le déboursé des fonds.

**Accès.** Comme nous l'avons vu auparavant, plusieurs intervenants ainsi que d'autres personnes seront intéressés à participer à la charrette. La question de la participation à la charrette et de l'accès à celle-ci deviendra une considération importante dont il faudra tenir compte, notamment lorsqu'il s'agit des personnes et des organismes qui y contribuent des ressources. Par exemple, lorsqu'un conseil municipal attribue des ressources à la tenue de l'événement, certains pourraient prendre pour acquis que chacun des conseillers pourra visiter la charrette en tout temps ou encore que n'importe quel employé de la ville pourrait y participer s'il ou elle le désire. De la même manière, certains pourraient croire que les médias et certaines personnes en autorité au sein de la collectivité et désirant y participer pourraient le faire à leur guise. Nous avons déjà abordé plus tôt dans cet exposé les différentes possibilités, les coûts ainsi que les avantages dont il y a lieu de tenir compte en décidant d'une participation large ou plus restreinte à la charrette, mais il faut toutefois se rappeler des risques pouvant être liés au fait d'interdire l'accès à certaines personnes au processus de la charrette, alors que celle-ci bénéficie d'un financement public. Notamment, les cadres d'une ville et son conseil municipal pourraient avoir certaines réticences au fait que certains de leurs employés ou des conseillers de l'extérieur puissent tramer des projets à huis clos et pouvant avoir des répercussions sur des terrains appartenant à la ville et sur l'intérêt public en général. Il sera donc important de s'assurer que toutes les parties comprennent les raisons pour lesquelles l'on pourrait préférer limiter dans une certaine mesure la participation à la charrette, en veillant à ce que leurs représentants ou délégués soient complètement informés au sujet du processus de la charrette à chaque étape de celle-ci et, dans la mesure du possible, s'assurer que des représentants acceptables des divers groupes participent au sein des diverses équipes constituant la charrette.

**La diversité des connaissances et de l'expérience.** Bien que l'énoncé de conception contienne une foule d'informations au sujet des diverses problématiques et des cibles en matière de développement durable, et malgré un processus de sélection des membres des équipes veillant à s'assurer de la présence de personnes compétentes en la matière au sein de chacune des

équipes, certains problèmes peuvent néanmoins survenir lorsque les participants n'ont pas une expérience aussi approfondie que certains autres en matière de développement durable. Les renseignements fournis dans la trousse d'information ainsi qu'à l'occasion de séances d'orientation doivent être suffisamment complets pour que chacun des participants puisse se reporter à des sources d'information communes à partir desquelles chacun pourra travailler. Il s'agit là d'une considération particulièrement importante en ce qui concerne les membres d'une équipe ne possédant aucune expertise en matière de conception mais qui participent à la charrette pour d'autres raisons. Lorsqu'une charrette de conception a pour objet la résolution d'une problématique relativement nouvelle (p. ex., le développement d'un réseau éco-industriel ou la conception d'habitats évolués) ou si elle concerne un site présentant des problèmes particuliers (p. ex., des pentes abruptes ou des sols contaminés), il pourrait alors être indiqué d'organiser des séances de sensibilisation au début de la charrette et de fournir de la documentation pertinente ou encore de prévoir la présence d'experts en la matière sur les lieux pour que les participants puissent y avoir accès pendant leurs travaux.

**La complexité de la réglementation et la méthode de la capitalisation du coût entier.** La présence d'une réglementation trop simpliste ou trop rigide a souvent tendance à limiter les possibilités de favoriser l'avènement d'un développement qui soit davantage durable. Les systèmes réglementaires et les mécanismes qui y sont liés ont souvent de la difficulté à s'adapter à la complexité intervenant dans l'aménagement de nature durable ou « écologique » et des solutions de rechange que l'on cherche à intégrer par de tels mécanismes. La méthode de la capitalisation du coût entier (laquelle permet de comptabiliser les échéances et les relations entre les divers facteurs affectant la santé à long terme d'une collectivité), en plus des rapports techniques, sont des outils qu'il ne faut pas négliger lorsqu'il s'agit de convaincre les autorités réglementaires d'adopter une plus grande ouverture d'esprit, d'examiner des idées novatrices ou d'explorer des solutions de rechange inédites. Cependant, toute l'information requise ne sera pas toujours disponible à cette occasion, mais l'on pourra alors présenter des exemples de cas où une telle approche a réussi. Il est donc essentiel de veiller à impliquer les autorités réglementaires tant avant que pendant la charrette. Il convient également d'obtenir le plus d'informations possible au sujet de la souplesse possible de la réglementation existante, de formuler les solutions réglementaires possibles dans le cadre de l'énoncé de

conception, et de s'assurer que l'énoncé de conception n'oriente pas les participants vers des concepts qui ne pourront pas se traduire par une réglementation convenable au moment de leur mise en oeuvre.

**Changements.** Essayez de prévoir l'imprévisible. En effet, en procédant aux préparatifs pour la charrette et notamment dans la rédaction de l'énoncé de conception, vous découvrirez peut-être que ceux qui seraient « partie prenante » à cette démarche attachent trop d'importance aux détails et que des conflits risquent de survenir entre les différents intérêts en cause. Il sera donc nécessaire de négocier des paramètres qui tiennent compte de leurs préoccupations (p. ex., proposer une fourchette différente des maxima et minima) et mettre l'accent sur une approche du genre « imaginons d'abord ce que cela donnerait et décidons ensuite si cela est farfelu ».

Compte tenu du temps pour la préparation de la charrette, vous pourrez également découvrir que d'autres idées concernant l'aménagement du site commencent à émerger. Il est donc essentiel d'être aux aguets des autres initiatives pouvant être proposées concernant l'aménagement du site et, le cas échéant, il y aura lieu d'informer ces autres personnes au sujet de vos plans concernant la tenue d'une charrette à ce sujet. Il arrivera parfois que les idées avancées par ces personnes peuvent également être intégrées aux travaux de la charrette, mais il pourra également arriver qu'il y ait des divergences si profondes qu'il pourrait être nécessaire de reporter la charrette à une date ultérieure jusqu'à la résolution du différend.

L'essentiel, c'est d'être capable de faire preuve de souplesse et de pouvoir ajuster le tir selon l'évolution du dossier. La plupart du temps, si vous avez bien travaillé le dossier et avez pris le soin de consulter tous les intervenants et l'ensemble des parties intéressées, l'étape de la planification de la charrette devrait se dérouler sans anicroche malgré l'ampleur du projet que l'on cherche à réaliser.

Il peut arriver des situations qui sont déjà trop « chargées » pour permettre un débat raisonnable au sein de la collectivité. Par exemple, un site qui devait faire l'objet des travaux d'une charrette à Bridgeport, au Connecticut, a été choisi par la suite pour accueillir un projet controversé de construction d'un casino. Il a donc fallu suspendre le processus de planification de la charrette jusqu'à ce que la décision au sujet du casino ait été prise.

### Évaluation de l'état de la préparation avant la tenue de la charrette proprement dite

Inspirez-vous de la liste de contrôle qui suit pour déterminer l'état de préparation de votre dossier: Afin d'assurer le déroulement harmonieux de la charrette et de la pertinence de ses résultats, assurez-vous de bien vérifier tous les éléments mentionnés dans la liste qui suit :

- Confirmation de l'engagement des personnes et organismes contribuant des ressources à la charrette
- Réunions avec des experts et des personnes-ressources spécialisées permettant de recueillir des informations contextuelles importantes, de peaufiner la vision et les objectifs de la charrette et d'éclairer le processus de rédaction de l'énoncé de conception
- Rencontres avec les membres des groupes d'intérêts, les résidents de l'endroit et le public en général afin de tenir compte des préoccupations et des intérêts de chacun dans le cadre de la charrette
- Transmission de rapports d'étape aux parties intéressées et aux commanditaires et obtention des appuis et des approbations requises
- Organisation et réalisation de visites du site à l'intention des parties intéressées et des participants
- Confirmation de la présence du consultant en conception de la charrette et de l'animateur de la charrette
- Préparation et rédaction de la version finale de l'énoncé de conception
- Constitution des équipes et confirmation de la présence des participants
- Préparation de la trousse d'information (comprenant tous les éléments décrits auparavant) et transmission de la trousse aux participants au moins une semaine avant la tenue de la charrette
- Confirmation des modalités concernant le lieu de présentation de la charrette (espace requis, alimentation, aménagement physique des lieux)— Confirmation des modalités de transport et de séjour des participants venant de l'extérieur
- Préparation des fournitures et du matériel de soutien
- Organisation du matériel requis (photocopieuses, caméras, téléphones cellulaires, etc.)
- Aménagement complété du lieu de présentation de la charrette, mise en place du matériel, des fournitures et de la documentation requise et vérification effectuée plusieurs heures avant l'arrivée des participants
- Contrats prêts en vue de leur signature par les participants
- Élaboration des modalités de présentation des résultats préliminaires de la charrette après la tenue de celle-ci (à qui les résultats seront-ils présentés, quand et où?) et communication de ces modalités aux personnes intéressées

## SOMMAIRE

La qualité de l'expérience que l'on retirera de la charrette et des résultats qui en découleront sera fonction de la qualité des préparatifs. Il y a surtout deux principes qu'il convient de retenir : « assurez-vous d'impliquer les intervenants tôt dans le processus » et « n'oubliez personne ». Les charrettes sont des événements fort intéressants et peuvent avoir une influence considérable sur les décisions qui seront prises à l'avenir en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire. Il faut veiller à ce que le processus demeure transparent et informer le plus de gens possible au sujet de la tenue de la charrette, notamment ceux qui sont généralement tenus à l'écart des processus décisionnels en matière d'aménagement, et notamment s'assurer que ces personnes aient l'occasion de donner leur point de vue au sujet des objectifs de la charrette et du programme de celle-ci. À cet égard, il est essentiel d'organiser des réunions, des événements ainsi que d'autres activités avant la charrette en y invitant plusieurs personnes et groupes d'horizons divers.

Parmi les nombreuses activités à réaliser dans le cadre de la préparation de la charrette, il y en a deux qu'il ne faut absolument pas négliger : la sélection des membres des équipes participant à la charrette et l'élaboration de l'énoncé de conception. La sélection minutieuse des membres des équipes participant à la charrette est cruciale : la connaissance des divers enjeux en matière d'aménagement d'une collectivité durable et des défis au plan de la mise en oeuvre des solutions ainsi que l'expertise dans une discipline pertinente sont certes des éléments importants, mais il est tout aussi important sinon davantage que les candidats et candidates possèdent une ouverture d'esprit à l'égard des idées novatrices ainsi que des fortes aptitudes en matière de relations interpersonnelles et du processus de travail en groupe. Aussi, l'élaboration de l'Énoncé de conception constitue un investissement particulièrement important permettant de s'assurer que l'on y formule les paramètres pertinents et des orientations précises en vue de favoriser l'émergence de résultats réalistes et de cibler un certain nombre de problématiques intégrées, tout en laissant la place à la manifestation de l'innovation.

Enfin, il ne faut pas négliger l'élaboration de la Trousse d'information, le rassemblement des documents contextuels pertinents, du matériel de soutien et des fournitures requises, ainsi que la confirmation de la présence des différents personnels, de même que les modalités précises concernant le lieu de présentation de la charrette, notamment en ce qui a trait à l'alimentation, aux rafraîchissements, à la disposition des lieux et du matériel requis. Tout comme l'on se prépare pour la soirée d'ouverture, tout doit être en place avant de procéder au lancement de la charrette.

# La charrette proprement dite

---

Voici enfin arrivée la journée du lancement de la charrette. Vous avez déjà passé en revue à plusieurs reprises la liste de contrôle des préparatifs. Si vous avez suivi la recommandation à l'effet de commencer la charrette en soirée, vous consacrez alors le reste de la journée à la confirmation des approvisionnements en rafraîchissements, au montage des divers éléments de l'espace physique, et à l'organisation de la documentation, du matériel et présentoirs (sinon vous y aurez procédé hier, ou alors vous devrez vous lever *très très* tôt!) Vous accueillerez bientôt vos premiers invités. Le consultant et animateur de la charrette sera la principale personne chargée de la synchronisation de l'événement et fera appel à diverses autres personnes pour l'épauler dans son travail. Ce chapitre décrit les principales étapes de la charrette et les diverses tâches à accomplir, en plus de procurer des conseils utiles concernant la réalisation des divers travaux, l'échéancier et les problèmes pouvant survenir.

## ÉTAPE I : INITIATION

Votre première tâche consistera à vous assurer que tout soit prêt pour l'ouverture de la séance d'orientation de l'événement. Votre personnel de soutien, travaillant suivant les directives de l'animateur, sera particulièrement utile à cette occasion. *L'aménagement physique* des lieux comprend notamment les éléments suivants :

- des affiches placées dans le hall d'entrée ou des écriteaux indiquant aux participants comment se rendre dans les locaux prévus pour la présentation de la charrette;
- une affiche de bienvenue à l'entrée du local et la mention de quelques consignes d'usage à l'intention des participants arrivant dans la salle (un tableau à feuilles volantes et un chevalet conviennent bien à cette fin);
- une table placée près de l'entrée de la salle pour l'inscription des participants et disposer de la documentation supplémentaire (évidemment, vous aurez déjà pris le soin de transmettre à l'avance une trousse d'information à tous les participants);
- une table où sont disposés les rafraîchissements (n'oubliez pas de soigner la présentation);
- divers éléments visuels sur les murs ou des panneaux d'affichage;

- des chaises disposées en un cercle pour l'ouverture de la séance;
- un système de sonorisation, de projections visuelles et d'enregistrements disposé sur les lieux et dûment vérifié.

À mesure que les personnes arrivent et s'inscrivent à la charrette, vous pouvez demander à ceux qui n'ont pas encore signé leur contrat de le signer en plus d'offrir à vos invités de prendre un verre s'ils le désirent et de faire le tour des différents présentoirs et de jeter un coup d'oeil à la documentation. Vous aurez également ainsi l'occasion de souhaiter la bienvenue personnellement à chacun des participants, de les présenter l'un à l'autre lorsque l'occasion se présente et de « mettre la table », pour ainsi dire, et également donner le ton à la charrette. Il devrait y avoir au moins deux personnes à la table d'accueil pour traiter les questions administratives et donner certaines précisions au sujet de l'événement. Par ailleurs, un cadre supérieur de l'organisme sous l'égide duquel la charrette est tenue (généralement la ville) ainsi que l'animateur sont alors les « hôtes » principaux de la soirée et devraient également être présents afin de souhaiter la bienvenue aux invités à mesure qu'ils arrivent.

## Objectifs

### *Ton et culture*

L'on cherchera à atteindre un certain nombre d'objectifs au cours de la soirée d'initiation à la charrette. Parmi ceux-ci, il convient de donner le *ton et la culture* à la charrette : confortable, conviviale, sécuritaire, intéressante, créative, dynamique et collaborative. L'aménagement physique et l'organisation de la soirée devraient initier et traduire le ton que l'on désire ainsi lui donner. Lors de la première soirée, plusieurs personnes arriveront immédiatement après avoir quitté le bureau et porteront probablement alors la même tenue vestimentaire (de rigueur) au bureau (ce sera notamment le cas des hôtes de la soirée); par contre, à un certain moment au cours de la soirée, l'on pourra inciter les participants à se présenter en tenue plus détendue et confortable s'ils le désirent lorsqu'ils assisteront à la phase principale des travaux de la charrette.

### *Informations communes*

L'un des autres objectifs sera de s'assurer que chacun ait une *connaissance commune* du contenu et du processus de la charrette. Chacun aura sûrement reçu sa trousse d'information au sujet de la charrette, mais il n'est pas assuré que chacun aura eu l'occasion d'en examiner le

contenu à fond. Par conséquent, l'on profitera de l'occasion pour donner certaines informations contextuelles d'ordre général au sujet des événements et des travaux ayant précédé la tenue de la charrette, de relever certains éléments et points saillants de l'énoncé de conception et des critères de rendement, puis de fournir certaines précisions au sujet du processus et de l'horaire du reste des activités de la charrette, et notamment au sujet des produits livrables auxquels l'on s'attend de la part des participants.

### **Présentations individuelles**

Enfin, cette soirée d'initiation est en fait la première occasion au cours de laquelle les participants pourront échanger et commencer à connaître les membres de l'équipe à laquelle ils participeront dans le cadre de la charrette. Il conviendrait donc de prévoir du temps pour permettre à chacun de se présenter aux autres participants (en se présentant brièvement chacun pendant environ une minute). L'on devrait également prévoir du temps pour permettre aux participants de se réunir avec les autres membres de leur équipe respective afin de faire connaissance et de se sentir à l'aise au sein de leur groupe. Prévoir environ une demi-heure pour cette activité.

## **Horaire de la soirée**

Il convient de veiller à l'harmonie et à la fluidité des transitions entre l'arrivée des participants, le mot de bienvenue, les présentations individuelles, les exposés, etc. Il y aura lieu de trouver le juste équilibre entre le temps consacré aux exposés « didactiques » et le temps consacré à l'interaction entre les participants et à la familiarisation avec les présentations visuelles et les ressources présentes sur les lieux. Le temps consacré aux exposés « didactiques » (l'aperçu des activités de la charrette, les présentations personnelles, les consignes) ne devrait pas dépasser la moitié du temps consacré à l'ensemble de la soirée. Organisez les diverses activités de manière à ce que celles-ci soient variées et de manière à ce qu'aucune ne prenne plus d'une heure et demie à présenter. Avant que la soirée ne se termine, les participants devraient en principe avoir reçu une bonne orientation au sujet du déroulement de la charrette et avoir hâte de se mettre à la tâche.

## **ÉTAPE 2 : L'ÉVÉNEMENT PRINCIPAL**

Les deux journées ou davantage consacrées aux activités principales en matière de conception seront caractérisées par l'incertitude, la créativité et le chaos : il faut s'y attendre! Il convient de clore chaque journée (même si les équipes continuent à travailler par la suite) en regroupant tous les participants dans un seul et même groupe complet; assurez-vous que l'espace est organisé de manière à pouvoir effectuer facilement ce regroupement. À cette occasion, les participants ainsi réunis ensemble ont l'occasion d'échanger au sujet de l'avancement de leurs travaux, des défis qu'ils ont eus à surmonter, et de poser des questions. Il s'agit également d'un moment opportun pour donner des renseignements supplémentaires, ou faire part de changements importants pour l'ensemble du groupe. Ce moment de clôture réunissant ensemble tous les participants à la fin de chaque journée traduit la continuité et la cohérence de l'ensemble du processus et le fait que les différentes équipes (représentant une diversité d'intérêts) font malgré tout partie d'une seule et même « collectivité » travaillant ensemble pour l'atteinte d'idéaux communs.

### **Ordre du jour suggéré pour la soirée d'ouverture Charrette Southeast False Creek**

|           |  |
|-----------|--|
| 17 h :    | Arrivée, canapés et rafraîchissements                    |
| 17 h 45 : | Rassemblement des participants                           |
| 18 h :    | Mot de bienvenue et aperçu des activités de la charrette |
| 18 h 30 : | Présentations personnelles des participants              |
| 19 h 30 : | Pause  |
| 19 h 45 : | Exposés  |
| 21 h :    | Résumé et consignes au sujet du processus                |
| 21 h 15 : | Regroupement des participants en équipes                 |
| 21 h 45 : | Aperçu des activités du lendemain et mot de clôture      |
| 22 h :    | Fin de la soirée   |

## Jour 1

La journée devrait commencer en regroupant ensemble tous les participants. C'est alors l'occasion de communiquer le plan de la journée, le travail à effectuer par chaque équipe et les ressources disponibles, le rappel des consignes ainsi que les changements, ajouts ou questions de dernière minute pouvant survenir. Le travail en équipe au cours de la première journée permettra essentiellement aux membres de l'équipe de se familiariser avec le style de chacun et avec la tâche à accomplir; à décider du point de départ et de l'approche à privilégier; à discuter et à débattre les enjeux et les solutions possibles; à vérifier certaines solutions et, éventuellement, à commencer à élaborer des croquis. En faisant savoir aux équipes qu'elles peuvent s'attendre à ce que la journée se déroule de cette manière permet de mieux gérer les attentes de chacun et de soulager quelque peu l'anxiété suscitée par la quête du rendement. Dans le cadre de certaines charrettes, des chefs d'équipe sont assignés à la direction de chacune des équipes. Bien que cela puisse comporter certains avantages quant au lancement rapide du processus, cela risque cependant de faire en sorte que le processus de la charrette soit dominé par l'opinion d'une seule personne au sein de chaque équipe. À tout événement, chaque participant est autonome et les chefs d'une équipe ont tendance à se manifester de manière naturelle au cours du processus (même si une autre personne est désignée à cet égard). Nous recommandons que chaque équipe soit libre de régler par elle-même les questions de leadership et de direction au sein de chacune d'elles : ce sera alors l'occasion de laisser germer certains concepts liés au développement durable, notamment la responsabilité individuelle, le partage des fonctions de direction et l'autonomie en matière de gouvernance. L'animateur surveillera la progression des travaux et fournira toute l'aide requise, le cas échéant, et le personnel de soutien sera également disponible pour fournir toutes les ressources additionnelles pouvant être requises par les participants.

Après la clôture du Jour 1, les participants devraient être conviés à prendre un repas ensemble. Il s'agit alors d'une excellente occasion pour inviter certaines personnes ne participant pas directement à la charrette (des conseillers municipaux, certains employés de la ville, des chefs de file au sein de la collectivité ainsi que d'autres personnes ayant participé à l'élaboration du projet) afin de rencontrer les participants et d'avoir le sentiment de faire partie intégrante de la charrette. Le repas pourrait alors être pris dans un restaurant situé dans les environs du lieu de présentation de la charrette.

## Jour 2+

Après la première journée, les participants arriveront et se joindront immédiatement à leur équipe respective pour commencer la journée. L'animateur et le personnel de soutien surveilleront la progression des travaux et veilleront à ce que chacun dispose de tout le matériel et des autres ressources nécessaires. Le repas du midi devrait en principe être pris à la même heure par toutes les équipes pour que chacun puisse alors prendre une pause et avoir l'occasion de parler aux participants des autres équipes. Toutefois, il arrive que des équipes travaillent tellement intensément que les participants oublient de manger ou retardent l'heure des repas; certains participants choisissent parfois de se prendre quelque chose à manger et de continuer à travailler. On devrait cependant inciter les participants à prendre une pause à ce moment et, si nécessaire, leur rappeler l'importance de la durabilité à l'échelle *personnelle*. Outre le repas du midi, il devrait toujours y avoir des aliments à grignoter et des rafraîchissements à la disposition des participants. Enfin, à la fin de la journée, il y a lieu de rassembler tous les participants au moment « officiel » de la clôture de la journée pour faire le point sur les travaux de la journée. Les équipes sont cependant libres de continuer à travailler par la suite, et plusieurs participants décident souvent de procéder ainsi. Il est bon de prévoir qu'il y ait alors de la nourriture et des rafraîchissements pour ceux et celles qui choisissent de continuer à travailler (l'on pourrait évaluer les besoins à cet égard en s'informant auprès de chaque équipe au sujet des intentions des participants en ce qui concerne la clôture de la journée).

### Remarque :

Malgré les visites organisées du site avant la tenue de la charrette, certains participants pourraient désirer visiter à nouveau le site ou encore s'y rendre pour la première fois pour ceux qui n'auraient pas eu l'occasion de le visiter auparavant. Tel que mentionné au chapitre précédent, il est conseillé de prévoir cette éventualité et de s'assurer de la disponibilité des moyens de transport au besoin. L'on pourrait sinon disposer d'un enregistrement vidéo du site que chacun pourrait consulter au besoin afin de se rappeler de certaines caractéristiques particulières ou de la configuration précise de certains endroits sur le site.



## ÉTAPE 3 : PRÉSENTATION DES RÉSULTATS ET CÉLÉBRATIONS

Le moment des exposés offre également une excellente occasion d'inviter des personnes de l'extérieur de la charrette à faire partie du processus. À cette étape, cependant, il sera important de souligner qu'il s'agit des résultats bruts d'un processus intense et du travail en progression. Il arrive souvent que le travail effectué durant une charrette soit suivi d'une couple de semaines de peaufinage et de préparation de dessins plus « complets ». À tout événement, les résultats de la charrette représentent des possibilités et des idées appelant à la réflexion et à une élaboration plus exhaustive; ces résultats seront passés en revue, corrigés, retravaillés, et peaufinés par divers intervenants au cours des mois suivant la tenue de la charrette.

L'on pourra envisager divers scénarios quant à la présentation immédiate des résultats de la charrette, mais il importe de se rappeler qu'il y aura diverses autres occasions au cours desquelles les résultats de la charrette pourront être présentés par la suite. Il convient notamment de tenir compte de diverses considérations si l'on envisage d'inviter un grand nombre de personnes au moment de l'exposé initial des travaux des équipes, notamment en ce qui a trait à l'espace requis pour ce faire et possiblement le déplacement des travaux réalisés à d'autres endroits, ce qui peut perturber indûment le processus. Par ailleurs, le fait d'exposer le travail brut des équipes immédiatement après la clôture des travaux intensifs réalisés dans le cadre de la charrette peut ajouter un stress indu aux participants à la charrette. Ainsi, lors de l'exposé initial des travaux, il est recommandé de restreindre la liste des invités de l'extérieur de la charrette à un groupe relativement peu nombreux de personnes qui, pour la plupart, auront déjà eu une certaine implication dans le processus de la charrette ou encore qui en utiliseront plus directement les résultats dans le futur immédiat (des conseillers municipaux, des employés de la ville, des représentants des groupes d'intérêts et communautaires, et possiblement des représentants des médias).

Il faudra apporter une attention particulière à l'aménagement physique des lieux pour le jour de l'exposé initial des travaux. L'on pourra procéder à certains préparatifs la veille (disposer les chaises, préparer des présentoirs, mettre en place le système de sonorisation, etc.), mais cela se fera sans doute pendant que plusieurs équipes continuent encore leurs travaux,

car souvent les équipes continuent leur travail jusqu'à la dernière minute. L'on pourra donner certaines consignes aux équipes concernant la préparation de leurs propres exposés, mais vous devrez prévoir arriver tôt le lendemain pour veiller aux derniers préparatifs.

Prévoir une période d'environ 30 à 60 minutes au cours de laquelle les invités pourront se déplacer dans la salle pour faire le tour des différents exposés. Une fois que les invités auront eu l'occasion de voir les divers exposés, rassemblez les personnes présentes et procédez à l'ouverture de la séance de présentations en félicitant tout d'abord les membres des équipes et en souhaitant la bienvenue aux visiteurs. L'on dressera ensuite un bref bilan du processus qui s'est déroulé au cours des derniers jours et des consignes données aux équipes de conception. Il faut également prévoir du temps pour les allocutions des dignitaires présents, le cas échéant. L'on veillera cependant à ce que ces interventions soient brèves, car il convient de maintenir l'attention sur les exposés des équipes et les échanges à ce sujet.

Après les présentations d'usage, chacune des équipes expose alors ses travaux (chacune des équipes pourra alors procéder comme elle le juge bon). Un temps limite devrait être prescrit à chaque équipe pour présenter ses travaux, à l'intérieur duquel les équipes doivent prévoir une brève période de questions et de réponses au sujet de leurs présentations. À la fin de tous les exposés, l'animateur présidera une période de discussions et d'échanges. Les discussions pourraient notamment se concentrer au sujet des idées qui ont été particulièrement bien reçues par les personnes présentes, en favorisant des questions au sujet de certaines autres idées et solutions émises. Un animateur professionnel sait généralement comment orienter les discussions de manière à ce que l'on échange au sujet des idées qui ont été bien reçues en favorisant les questions à cet égard, et non au sujet de ce que les gens n'auraient pas aimé et les débats à ce sujet.

Après les exposés et les discussions, l'on mettra fin à l'événement en remerciant tous les participants et en demandant qu'on les applaudisse, puis en célébrant l'événement. Il s'agit ici d'une étape importante et souvent négligée du processus. Vous pouvez vous attendre à ce que l'atmosphère soit à la fête après la clôture de la charrette, et il convient de se préparer en conséquence. Le fait d'offrir des spécialités culinaires, du gâteau et même un vin mousseux afin de marquer la clôture de l'événement et de célébrer les efforts de tous les participants sera un geste fort apprécié.

## ARCHIVES DE LA CHARRETTE

La constitution d'archives concernant la charrette comprend deux volets. Le premier volet consiste à constituer des archives du processus suivi par les équipes au cours de la charrette. Des photographies, des vidéoclips ainsi que des enregistrements sonores des travaux, des discussions, des dessins et des croquis intérimaires des équipes sont autant d'éléments permettant de communiquer le processus aux non-participants et de lui donner de la vie, en plus de constituer une base de données pouvant servir par la suite à la préparation des rapports et des présentations après la clôture de la charrette. Aussi, en prenant des photos des équipes et de leurs travaux à différents moments durant la charrette, en datant les produits à la fin de chaque journée, l'on arrive à constituer des archives de la progression des travaux des équipes. L'animateur et le personnel de soutien devraient pouvoir disposer d'une caméra en tout temps durant la charrette afin de prendre des clichés sur le vif, mais il convient de conférer la responsabilité principale de la photographie à une personne désignée à cette fin pour toute la durée de la charrette.

Le second volet de la constitution d'archives consiste à rassembler et à étiqueter tout le matériel produit à la fin de la charrette. Les équipes auront déjà pris soin de rassembler tout le matériel qu'elles n'auront pas utilisé pour leur exposé et participent donc utilement à cette tâche. Le matériel devrait être identifié selon l'équipe qui l'a produit. Puisque les équipes peaufineront leurs dessins après la clôture de la charrette, la responsabilité de certains éléments du matériel sera confiée à une personne désignée au sein de chaque équipe; les autres dessins et croquis seront conservés au bureau du coordonnateur ou du commanditaire de la charrette. À la fin de l'exercice, tout le matériel, tant à l'état brut qu'à l'état final, sera conservé au bureau; des photographies de tous les croquis permettront d'assurer un suivi efficace de tous ces éléments.

## PROBLÈMES PRÉVISIBLES

Le personnel de soutien doit aviser l'animateur s'il survient un problème ou si un problème risque de survenir, mais la plupart des problèmes devraient pouvoir être facilement résolus sans que l'animateur ait à négliger sa fonction principale consistant à assurer la stabilité des équipes et de la charrette dans son ensemble. Voici quelques conseils au sujet des problèmes potentiels pouvant survenir dans le cadre d'une charrette.

**Annulations de dernière minute.** Les participants doivent être avisés à l'avance que leur participation à la charrette exige un engagement ferme et complet (aucune participation à temps partiel). Malgré tout, il peut arriver des circonstances d'ordre personnel ou professionnel en raison desquelles un participant doit annuler à la dernière minute ou modifier la nature de sa participation. Il serait bon de prendre des dispositions afin qu'une ou deux personnes puissent remplacer au pied levé un participant devant annuler sa participation à la dernière minute. Par ailleurs, si un participant doit quitter précipitamment durant la charrette et s'il est peu probable qu'il revienne, discutez de la situation avec les autres membres de son équipe. La plupart du temps, surtout si les travaux de conception et de planification sont déjà bien engagés, l'équipe décidera généralement de continuer son travail sans remplacer la personne qui a dû quitter. Toutefois, si une expertise particulière est nécessaire et que les travaux de l'équipe pourraient souffrir de l'absence d'un tel participant, l'on pourrait alors faire appel à un remplaçant ou encore partager les ressources de cette discipline avec les autres équipes. L'animateur de la charrette cherchera à résoudre la situation avec les équipes de manière à favoriser les meilleurs résultats pour l'ensemble des équipes.

**Ressources.** Dans l'éventualité où des participants oublieraient d'apporter leur trousse d'information, assurez-vous d'en avoir des exemplaires supplémentaires sur les lieux, ainsi que des aide-mémoire. Les participants pourraient également avoir besoin de matériel, de ressources ou de fournitures supplémentaires, et vous devez être en mesure de répondre à leurs besoins, le cas échéant. Un des adjoints pourrait être chargé de la responsabilité du suivi de telles demandes, mais il y a lieu d'anticiper le plus possible de telles situations et vous assurer de disposer d'une quantité suffisante de fournitures sur les lieux de la charrette. Évidemment, les participants devraient également savoir que, bien que vous ferez tout en votre pouvoir pour répondre à leurs besoins à cet égard, il ne sera pas toujours possible de satisfaire toutes leurs demandes, notamment lorsqu'il s'agit de demandes de ressources supplémentaires en informations contextuelles.

**Appareils.** Vous aurez besoin de divers appareils pendant la charrette. Prévoyez du matériel de rechange en cas de bris (possibilité d'utiliser d'autres appareils, ampoules de rechange pour les projecteurs, etc.).

**Conditions environnementales.** Malgré les nombreuses visites aux installations et une planification méticuleuse, il peut survenir des problèmes inattendus comme par exemple une chaleur excessive, du bruit, ou encore des problèmes d'éclairage. En raison de l'intensité des activités réalisées dans le cadre d'une charrette, les participants doivent pouvoir travailler dans un environnement confortable. Sachez à l'avance avec quelle personne vous devez communiquer en cas de problème. Le cas échéant, expliquez-lui la nature du problème et tentez de trouver des façons de mitiger le problème; soyez ferme et assurez-vous que le problème sera réglé le plus rapidement possible. Informez les participants des démarches qui sont faites afin de résoudre le problème.

**Progression des équipes.** Le travail en équipe peut parfois sembler désorganisé ou progresser lentement; il peut également arriver que les membres d'une équipe soient en désaccord profond les uns avec les autres. Il faut s'attendre à ce qu'il y ait des différends et des débats vigoureux entre les membres d'une même équipe; en fait, cela fait partie intégrante d'un processus de ce genre. L'animateur de la charrette assure le suivi des travaux de chacune des équipes et interviendra suivant les circonstances; il ou elle possède l'expertise professionnelle requise et le doigté nécessaire afin de résoudre les problèmes interpersonnels ou les problèmes de rendement pouvant survenir au sein des équipes.

En ce qui a trait à ce qui peut sembler être une absence de progression, il est important de se rappeler que les travaux d'une équipe démarreront lentement et que le tout semblera désorganisé, surtout au début des travaux. Chaque équipe possède son propre rythme et, pour les non-initiés, il peut sembler au départ qu'il sera impossible d'obtenir des résultats tangibles à la fin du processus. Courage! Il arrive souvent que le travail des équipes ne prenne réellement forme que vers la toute fin du processus. Cela peut susciter des inquiétudes, mais si la charrette a été bien conçue et que l'animateur et consultant ainsi que les participants ont été bien choisis, il vous est permis d'espérer que les équipes vont effectivement livrer les résultats attendus.

**Confusion au sujet des exigences.** Malgré le soin qui aura été apporté à la préparation et à la rédaction finale de l'Énoncé de conception, il y aura toujours des personnes qui voudront avoir des précisions ou des renseignements supplémentaires. Il arrivera souvent que les participants ne pourront obtenir une réponse définitive à leurs questions; par contre, il sera parfois possible de leur donner les précisions ou les informations additionnelles requises. Toutefois, s'il s'agit de nouvelles informations ou de nouvelles consignes, assurez-vous que vos conseils sont conformes aux exigences des organisateurs de la charrette, et n'hésitez pas à consulter le personnel cadre responsable de l'événement avant de proposer des changements significatifs (par exemple, les limites du site ou les exigences en matière de densité d'occupation).

**Visiteurs arrivant à l'improviste.** Lorsque la charrette est essentiellement un événement « fermé », uniquement les participants « autorisés » devraient avoir accès aux lieux. Toutefois, malgré l'affichage et la diffusion à l'avance de renseignements au sujet de l'accès à la charrette, il se peut que des personnes arrivent sur les lieux à l'improviste. Il est important d'être aux aguets et d'aller accueillir un tel individu aussitôt que possible. Il se peut que l'individu se trouve à cet endroit par erreur ou par mégarde, ou encore il se pourrait bien que la personne en cause ait un intérêt ou une intention particulière pour se présenter sur les lieux. En faisant preuve de politesse mais de fermeté, il convient d'informer la personne en cause qu'il s'agit d'un événement privé et lui donner des informations pertinentes au sujet de la charrette et au sujet de la manière d'obtenir des précisions supplémentaires concernant la charrette et ses résultats. Si la personne persiste ou si la personne a une fonction importante, signaler cette situation immédiatement à l'animateur afin de savoir comment procéder.

## SOMMAIRE

L'expérience même de la tenue de la charrette sera fonction de la qualité des préparatifs ainsi que de la capacité de l'animateur et du personnel de soutien de travailler ensemble afin de s'assurer que les participants ont tout le nécessaire pour travailler ensemble efficacement en équipe. L'animateur de la charrette évaluera l'ampleur des problèmes, le cas échéant, donnera les conseils pertinents afin de les régler et veillera à ce que les problèmes qui surviennent n'entravent pas le momentum des équipes. Le personnel de soutien s'assurera de la disponibilité des ressources et se chargera des démarches pouvant être requises pour la résolution de certains problèmes.

La participation à une charrette, que ce soit à titre de concepteur, de personne-ressource, de personnel de soutien ou d'animateur, procure parfois la sensation de participer à une descente en eaux vives. En effet, le processus semblera parfois chaotique et désorganisé et alors, surtout ceux dont il s'agit de la première participation à une charrette, peuvent manifester une certaine anxiété quant aux résultats possibles ou certaines inquiétudes leur permettant de croire que le tout va « chavirer ». Mais avant tout, attendez-vous à ce que la charrette soit une aventure intéressante d'apprentissages tant individuels que collectifs, à ce que les équipes produiront une série de concepts créatifs et que le tout soit émaillé de surprises agréables. Quoi qu'il en soit, soyez confiant et ayez du plaisir!

# L'après charrette : gestion et optimisation des résultats

---

La période qui suit immédiatement la fin de la charrette est généralement caractérisée par une certaine euphorie, par un sentiment de soulagement et enfin par une grande fatigue. Malheureusement, vous aurez probablement moins de temps que vous auriez espéré pour récupérer de l'événement (surtout si vous en étiez l'un des principaux organisateurs), car il faudra très bientôt entreprendre une autre série de tâches. En effet, il faudra procéder à l'organisation, l'analyse, la préparation de sommaires, l'étude et l'évaluation de l'ensemble du matériel et des produits; il faudra procéder à des consultations avec les participants, à des discussions avec diverses parties intéressées et il faudra sans doute entreprendre des études et des analyses connexes; il faudra s'attaquer à la rédaction de rapports informels, de rapports préliminaires et des rapports définitifs concernant le projet; enfin, il faudra organiser divers exposés et préparer une évaluation globale de la charrette.

Comme nous l'avons mentionné auparavant, la charrette marque le début d'un processus et n'est pas une fin en soi. Les résultats d'une charrette représentent des possibilités et des idées nécessitant une réflexion ultérieure et une élaboration plus exhaustive. De nombreuses idées émanant de la charrette devront être corrigées, retravaillées et peaufinées par divers intervenants après la tenue de la charrette. Ce chapitre présente différents conseils au sujet de la façon de maintenir le momentum et l'intérêt dans la charrette, de s'assurer à ce que les comptes rendus et les exposés préservent la « mémoire », les apprentissages et les informations recueillies grâce à la charrette, d'obtenir des commentaires pertinents additionnels afin de les intégrer à la conception et à la planification, et également en ce qui concerne la planification du processus d'évaluation des résultats et de l'établissement des choix.

## DÉMARCHES IMMÉDIATES

La tenue d'une charrette suscite beaucoup d'intérêt, d'énergie et de momentum. Plusieurs personnes qui n'ont pas été directement impliquées dans la charrette auront hâte d'en voir les résultats et de lire des comptes rendus à ce sujet aussitôt que possible. Il est donc important de veiller à planifier des activités de manière à profiter du momentum de la charrette et de veiller à la préparation des rapports et des exposés préliminaires dans le meilleur délai. En règle générale, les équipes auront eu l'occasion de peaufiner davantage leurs dessins (une période maximale de deux semaines est recommandée), et aucun élément « officiel » ne sera

alors vraisemblablement prêt avant les deux prochaines semaines. Cependant, si vous avez pris le soin de constituer des archives photographiques du processus et de certains « produits » cruciaux, vous pourrez employer ces éléments pour donner un aperçu initial et informel des résultats de la charrette.

Par ailleurs, un site Web représente un excellent outil de communication à cet égard, surtout au cours de la période intermédiaire avant la production des rapports préliminaires et du rapport final. L'on pourra à la fois aiguïser et apaiser l'appétit des personnes qui ont hâte d'avoir des nouvelles au sujet de la charrette le plus tôt possible en diffusant sur un tel site quelques photos de personnes travaillant ensemble à la charrette et quelques ébauches préliminaires provenant des diverses équipes, en plus d'y afficher des informations au sujet du calendrier des présentations des résultats de la charrette. L'envoi d'un message par courriel aux divers participants concernant le suivi de la charrette permet également de maintenir les rapports professionnels et l'intérêt au sujet du projet d'aménagement de la collectivité durable. Par la même occasion, l'on pourra envoyer des lettres de remerciement aux participants ainsi qu'aux autres personnes ayant participé à l'exposé de la charrette et à son financement.

Bonjour!

*Comme vous le savez sans doute, la charrette s'est terminée vendredi et ce ne sera pas avant environ deux semaines que l'on pourra dresser un compte rendu plus formel de l'événement. Je tenais cependant à vous dire à quel point l'événement fut productif et que nous avons hâte de voir les produits définitifs qui en résultent. Nous vous invitons à visiter le site Web du projet pour constater par vous-même l'évolution du processus et les produits réalisés à ce jour. Nous afficherons également sur ce site les plus récentes informations concernant les prochaines étapes du processus et la publication des rapports d'étape.*

Cordialement ...

## RAPPORT PRÉLIMINAIRE

Bien que l'on vise à publier un rapport final le plus tôt possible, l'on pourra généralement être en mesure de produire un rapport préliminaire au cours des deux semaines suivant la fin de la charrette. La préparation du rapport préliminaire permettra d'organiser en un document succinct les informations les plus pertinentes et certains éléments visuels initiaux que chacun pourra consulter dans les meilleurs délais. Cet exercice permet également de consigner certains apprentissages acquis durant la tenue de l'événement qui n'auraient peut-être pas autrement été inscrits ou consignés dans le cadre des résultats physiques de la charrette. Aussi, puisque la production des dessins peaufinés peut prendre quelques semaines et que la préparation du rapport final exige une somme importante de travail supplémentaire, le rapport préliminaire constitue alors un document sommatif fort utile permettant d'informer durant la période intermédiaire les divers intervenants, décideurs et autres personnes intéressées à la charrette.

### Voici le contenu suggéré d'un rapport préliminaire :

- Une brève description du projet et du processus de la charrette
- Une brève description du site en y joignant également une carte du site
- Une brève description de la charrette proprement dite et de ses objectifs
- Une description des participants et du processus de sélection des équipes
- Le texte de l'énoncé de conception
- Une description du concept réalisé par chacune des équipes, comprenant notamment un sommaire des principaux éléments et des principales caractéristiques du concept
- Quelques éléments visuels des concepts de chaque équipe
- Un résumé des principaux thèmes et concepts qui se sont dégagés de la charrette
- Le mot de la fin, soulignant la réussite de l'événement, l'utilisation qui sera faite des résultats et les prochaines étapes du projet (p. ex., la nature des exposés et le calendrier de publication des rapports)

## SUIVI DES ÉQUIPES

Le suivi des participants aux équipes de la charrette concerne essentiellement deux tâches précises. Tout d'abord, il s'agira de s'assurer que les participants ont dûment fait parvenir leurs factures à l'intention des organisateurs ou de l'organisme commanditaire, selon le cas, et que celles-ci ont été payées. En règle générale, il y aura plusieurs douzaines de factures à traiter provenant des participants, des consultants et des fournisseurs, notamment en ce qui concerne l'équipement, la restauration et le lieu de présentation de la charrette. Il ne faut pas sous-estimer les efforts qu'il faudra consacrer au traitement des factures et des déboursés non prévus.

La deuxième tâche consiste essentiellement à veiller à rassembler les résultats tangibles de la charrette. Règle générale, les dessins et la documentation qui les accompagnent sont souvent incomplets et mal organisés au moment de la clôture de la charrette proprement dite. Dans le cadre de certaines charrettes, les organisateurs prévoient certains délais et une rémunération spécifique permettant aux équipes de compléter ou de peaufiner leurs dessins et la documentation qui les accompagne après la charrette dans le cadre de leur mandat respectif. Il arrive parfois que l'on choisisse plutôt de retenir les services rémunérés d'une personne provenant de chaque équipe de la charrette afin que celle-ci assume la responsabilité de veiller à ce que les dessins soient complétés et peaufinés afin de leur conférer une qualité de présentation convenable. La solution choisie dépendra essentiellement de la disponibilité des ressources financières; en effet, il reste souvent peu de fonds à la fin d'une charrette et les décisions concernant le caractère exhaustif du rapport final sont souvent prises en tenant compte notamment des sommes disponibles à cet effet. Cependant, peu importe la méthode choisie pour s'assurer que les dessins soient complétés, les organisateurs de la charrette doivent veiller à ce que tous les dessins soient effectivement complétés et rassemblés afin qu'ils puissent être intégrés au rapport dans les meilleurs délais après la clôture de la charrette.

## EXPOSÉS ET AUTRES COMMUNICATIONS

Tel que mentionné précédemment, il est important de communiquer avec les intervenants et les autres parties intéressées aussitôt que possible après la fin de la charrette. Outre les messages envoyés par courriel et les lettres de remerciement, l'on veillera à transmettre un rapport préliminaire aux divers auditoires en plus de le diffuser à d'autres publics. Assurez-vous d'inclure à cet effet la liste des participants à la charrette et les autres informations pertinentes au sujet des personnes-ressources; ceci facilitera notamment le réseautage, l'un des principaux avantages que procure une charrette à ses participants. Parmi les autres modalités à privilégier pour l'exposé des rapports préliminaires (et même du rapport final), signalons les journées portes ouvertes, les expositions interactives, et la tenue d'autres événements pour la présentation des résultats favorisant également la discussion des divers scénarios, autant de solutions que vous pouvez adapter selon vos besoins et vos intérêts particuliers. Peu importe les choix effectués à cet égard, il y a certains auditoires incontournables que l'on voudra rejoindre dans le cadre des activités post-charrette.

### Présentation des résultats aux principaux décideurs

Il est essentiel de s'assurer de présenter les résultats de la charrette dans les meilleurs délais aux principaux décideurs. Si la charrette a lieu sous les auspices d'un promoteur privé, les résultats seront en principe présentés aux membres de la haute direction de l'entreprise et aux cadres supérieurs responsables des projets d'aménagement. Dans le cas d'une charrette tenue sous les auspices du secteur public, l'auditoire sera en principe constitué par les membres du conseil municipal et de la haute direction des services d'urbanisme de la ville. Puisque les concepts résultant d'une charrette ne cadrent généralement pas avec les politiques ou les pratiques courantes au sein de l'administration, il est important de bien gérer les attentes de chacun dès le départ; règle générale, l'on confiera cette tâche aux organisateurs de la charrette. Il convient alors d'énoncer clairement le statut des concepts et des recommandations tant au plan de la technique que des principes, notamment afin d'éviter les réactions intempestives aux idées novatrices ou non conventionnelles, ou encore que certains prennent pour acquis que les idées proposées ont été acceptées. Rappelons ici qu'il convient de souligner que les résultats de la charrette proposent

des idées qu'il y a lieu d'approfondir par la suite. L'objectif de ce premier exposé est de faire valoir ces idées, en soulignant les forces de chacune et le rapport de celles-ci avec les politiques existantes, le cas échéant, et de mettre en relief certaines idées qu'il y aurait lieu d'approfondir.

Après cette « mise en scène » initiale, il est conseillé de demander à un membre de chacune des équipes de la charrette de présenter les résultats de son équipe respective. Le choix de la personne qui présentera les résultats de son équipe sera notamment influencé par la détermination du participant que l'on estime aura déjà une certaine crédibilité dans l'esprit de l'auditoire. En effet, une personne jouissant déjà d'une certaine crédibilité auprès de l'auditoire permettra de conférer une crédibilité informelle aux idées et aux résultats émanant de son équipe de manière à pouvoir les concilier davantage aux politiques et aux pratiques habituelles. De plus, les membres des équipes sont les personnes qui connaissent le mieux les résultats élaborés par l'équipe et, en les présentant eux-mêmes, ils s'approprient ces résultats personnellement et évitent ainsi que les organisateurs soient directement associés aux propositions qui pourraient être perçues comme allant contre les conventions généralement acceptées. Il sera notamment important que les organisateurs et les autres personnes qui seront appelées à poursuivre l'analyse et l'évaluation des résultats de la charrette maintiennent une objectivité relative à cet égard.

Il y a lieu de prévoir une période de questions et de commentaires des personnes présentes dans l'auditoire, lesquelles pourront notamment énoncer leur position relativement aux idées et aux problématiques soulevées dans le cadre des présentations. En plus de fournir une occasion permettant de clarifier ou de préciser certaines idées proposées, les prises de position des conseillers municipaux et des autres personnes dans l'auditoire aideront à élaborer les prochaines étapes à franchir dans le cadre du processus d'évaluation et du processus décisionnel qui s'ensuivra.

## Les autres publics

Il y a également d'autres publics importants avec lesquels il conviendrait de communiquer directement le plus tôt possible après la clôture de la charrette :

- *Ceux ayant payé pour la charrette* doivent être en mesure de constater que leur argent a été utilisé à bon escient et a permis de produire d'excellents résultats.
- *Ceux qui seraient touchés par l'aménagement du site.* Plusieurs personnes résidant sur le site faisant l'objet de la charrette ou dans les environs seront très intéressées et possiblement préoccupées au sujet des recommandations qui seront faites. Il est important qu'elles puissent avoir accès le plus rapidement possible aux résultats de la charrette pour éviter que ne courent les rumeurs et les insinuations. Par ailleurs, ces personnes seront peut-être choquées si les médias ou encore d'autres personnes qui ne sont pas directement affectées par le projet aient accès aux résultats de la charrette avant eux. Au moment de leur présenter ces informations, il est extrêmement important de préciser que les résultats constituent des idées et non des décisions arrêtées, et que leurs commentaires sont les bienvenus au sujet de ces idées et de ces propositions.
- *D'autres observateurs importants*, y compris ceux qui auraient sans doute voulu être plus directement impliqués dans la charrette qu'il ne le fut possible, seront intéressés à voir les résultats de la charrette et à participer aux débats à ce sujet et à l'utilisation qui en sera faite.
- *Les médias.* Si la charrette a été le moins annoncé, les médias seront intéressés par l'événement. Ils ont généralement libre accès à tous les sujets qui les intéressent et pourraient chercher à critiquer davantage tout événement où leur participation aurait été restreinte. Les médias sont généralement exclus de la charrette proprement dite, mais il faudrait les inclure immédiatement après, dès que les résultats peuvent être présentés et que des conclusions peuvent en être dégagées.

La plupart des personnes sont généralement favorables aux projets à caractère écologique ou durable, mais les opinions diffèrent au sujet de ce qui constitue un concept ou un plan à caractère écologique ou durable. En l'absence de communications pertinentes et diligentes après la tenue d'une charrette, les rumeurs ont tendance à alimenter les débats; et les gens commencent alors à comparer ce qu'ils ont pu entendre au sujet des divers concepts proposés et même du degré d'expertise des participants et, par conséquent, des informations tronquées peuvent commencer à circuler au sujet des résultats ou encore de la crédibilité des équipes ayant participé à la charrette et même au sujet du projet dans son ensemble. Le milieu des personnes favorisant l'aménagement écologique est encore relativement restreint et donc tout commentaire négatif au sujet de la charrette peut avoir de graves répercussions négatives sur l'ensemble du processus si l'on n'y prête garde. Le meilleur moyen d'empêcher la propagation de rumeurs est de veiller à la dissémination des informations pertinentes aussitôt que possible auprès des parties les plus intéressées au sujet et ce, lors des différentes étapes du processus. Il est aussi important de positionner la charrette comme étant un outil d'exploration permettant de mieux comprendre le concept du développement durable afin de pouvoir le mettre en oeuvre, et également de s'assurer que les personnes intéressées pourront présenter leurs commentaires à différentes occasions ou à s'impliquer dans le processus de différentes manières.

## LE RAPPORT « FINAL »

Une fois que l'on a en main tous les dessins des équipes et que l'on a eu l'occasion de les analyser, il y a lieu de procéder le plus rapidement possible à la préparation du rapport final. Souvent, la qualité du rapport final sera déterminante en ce qui concerne la valeur que plusieurs personnes accorderont aux résultats de la charrette. À cet égard, les rapports plus élaborés (en couleurs, sur papier glacé et assez détaillés) sont généralement perçus comme ayant davantage à offrir que ceux produits sous forme de photocopies en noir et blanc, mais la production des rapports de plus grande qualité n'est pas toujours possible. À tout événement, il faut habituellement y consacrer plus de temps et de ressources dont l'on dispose généralement et pourraient n'être produits que plus tard, après avoir tout d'abord diffusé un rapport final initial.



Le **rapport final** doit s'inspirer du contenu du rapport préliminaire et notamment comprendre les éléments suivants :

\* Une introduction du projet, du processus de planification (y compris les étapes ultérieures) et des politiques et des principes sous-tendant la charrette

\* La raison d'être de la charrette de conception

\* Diverses informations au sujet de la charrette de conception :

Les buts et les objectifs de la charrette

L'énoncé de conception et la documentation connexe

Les critères de sélection des participants, la configuration des équipes et leur structure

La description des activités quotidiennes de la charrette

Un résumé et une analyse comparative des travaux des équipes de conception (les problématiques, les solutions et les recommandations)

\* Conclusions

Éléments communs, composantes essentielles, thèmes communs

Les différences au niveau des différents concepts proposés

Apprentissage au niveau de l'organisation (que pourriez-vous faire pour améliorer le processus la prochaine fois?)

Les implications pour l'avenir

\* Rapports d'équipes individuels

Processus du travail en équipe

Description du concept proposé (y compris tous les éléments visuels)

Discussion des enjeux techniques

\* Annexes (ressources, commentaires du public dans le cas d'une charrette publique, etc.)

L'on pourrait y intégrer une préface de la part de l'un des principaux intervenants (p. ex., un membre du conseil municipal, l'urbaniste en chef, ou le promoteur), notamment lorsqu'il existe d'autres initiatives parallèles pour l'élaboration de différents concepts et d'aménagements pour le site, ou encore s'il y a eu des

modifications en ce qui concerne les limites du site, les objectifs ou encore d'autres exigences particulières depuis la tenue de la charrette. La production d'un tel document contribue à situer les résultats de la charrette dans leur contexte particulier en plus d'informer les autres personnes qui procèdent à la rédaction de leur propre rapport. Les participants à une charrette partagent souvent les droits d'auteur aux travaux qu'ils ont réalisés ensemble, et le succès de leurs efforts collectifs sera favorisé par une telle concertation.

## Notification et distribution

Il est important d'aviser tous les participants et les intervenants dès que le rapport final est disponible. Outre la liste d'envoi constituée au début du processus, il y a également lieu de diffuser le rapport final notamment dans les journaux, les communications de nature communautaire ou professionnelle et sur le site Web. Si les ressources financières le permettent, il y aurait lieu de fournir un exemplaire du rapport à chacun des participants et aux principaux intervenants. Malgré les coûts, une telle initiative aide à maintenir et à consolider les rapports professionnels tout en favorisant les projets de conception et d'aménagement à l'avenir.

## Accès

En plus d'assurer l'accès aux rapports en général, vous aurez à répondre à plusieurs demandes d'information au sujet des éléments visuels et des analyses des résultats de la charrette. Notamment, les participants à la charrette seront généralement intéressés à obtenir des éléments visuels de leurs travaux afin de pouvoir les utiliser dans leurs propres communications ou de s'en servir pour illustrer les articles ou les rapports qu'ils produiront au sujet de la charrette et de ses innovations. Des groupes d'intérêts ainsi que d'autres personnes intéressées au sein de la collectivité pourraient également être intéressés à obtenir des éléments visuels et d'autres produits de la charrette pour réaliser leurs propres présentations et alimenter les discussions à ce sujet. D'autres personnes qui envisagent la possibilité d'organiser une charrette pourraient également être intéressées à obtenir les résultats de la charrette et des éléments visuels de celle-ci.

Tel que mentionné précédemment, un *site Web* peut servir de point central de diffusion d'informations au sujet de la charrette. En effet, les images et divers éléments de la charrette peuvent être hébergés sur le site Web afin d'en faciliter la consultation et le téléchargement, et l'existence même du site Web peut également contribuer à une plus large diffusion de la charrette. Il sera relativement facile d'obtenir les images numériques produites grâce à l'utilisation d'une caméra numérique lors de la tenue de la charrette ou par la suite; si un autre type de caméra a été utilisé, les images obtenues peuvent être numérisées (la plupart des entreprises d'arts graphiques peuvent ainsi numériser des images de différentes grandeurs). S'il y a un grand nombre d'éléments visuels, les fichiers peuvent être intégrés à une base de données en ligne ou encore gravés sur un CD-ROM. Quel que soit le procédé utilisé, il est important que les gens soient au courant qu'ils peuvent facilement avoir accès à tous les produits écrits et visuels de la charrette. Il est important de préciser les droits d'auteur et les modalités concernant l'utilisation des images. Au besoin, les informations à ce sujet peuvent être inscrites directement dans le fichier des images afin de protéger les droits d'auteur.

### Autres rapports

Il convient de publier divers articles au sujet de la charrette et de ses impacts. Quelle que soit la longueur de l'article, sa publication peut favoriser de nouvelles occasions de sensibilisation à ce sujet. Les universitaires, notamment les étudiants complétant leurs études au baccalauréat, seraient sans doute intéressés à collaborer à une telle initiative. N'hésitez pas à faire appel à leur aide à cet égard. L'intérêt ainsi suscité aidera notamment à soutenir les initiatives courantes et futures en matière de cocréation et contribuera à la sensibilisation de la population au sujet de l'aménagement durable. Le rapport préliminaire et le rapport final constituent d'excellentes ressources à cet égard, et la publication d'autres rapports par la suite et qui s'inspirent de ceux-ci contribuera à maintenir le momentum de l'ensemble de vos travaux.

### Exemple : San Antonio

L'AIA de San Antonio a retenu les services de réalisateurs professionnels indépendants afin de contribuer à la documentation du processus et des solutions des événements dans le cadre d'une émission diffusée au poste KLRN-TV et à d'autres postes affiliés au réseau PBS. Le contenu de ce documentaire sera créé dans le cadre d'une charrette de conception sur le site Internet, et l'émission qui en résultera illustrera l'importance essentielle des pratiques en matière de conception durable et le pouvoir de la conception dans ce contexte.

Adresse du site :  
<http://www.salsa.net/aiasa/impressions.ram>

## PROBLÈMES PRÉVISIBLES

L'une des plus grandes difficultés à surmonter après la tenue d'une charrette consiste en la cueillette des informations pertinentes afin de produire les rapports requis en temps opportun. Si la charrette s'est déroulée sur quatre ou cinq jours, vous disposerez sans doute de dessins et d'autres produits relativement complets et il sera donc possible de préparer les rapports et les exposés assez rapidement. Cependant, si les équipes participant à la charrette disposent d'un certain délai pour peaufiner leurs dessins (ce qui est souvent le cas pour les charrettes d'une durée de trois ou quatre jours), les présentations des résultats ne pourront être réalisées qu'après un certain temps. Toutefois, plusieurs éléments peuvent être rassemblés immédiatement après la clôture de la charrette. D'ailleurs, une bonne partie du travail peut être accomplie avant même la tenue de la charrette; ainsi, divers éléments tels que la description du projet, l'exposé de la raison d'être et des objectifs de la charrette, ainsi que certains éléments visuels contextuels (notamment la carte du site) peuvent être colligés avant même la tenue de la charrette proprement dite. Ce travail préparatoire sera fort apprécié, surtout au moment de la cohue qui caractérise souvent le travail devant être effectué après la clôture de la charrette. Aussi, en adoptant les diverses autres mesures proposées

au présent chapitre, notamment en établissant un site Web se rapportant au projet de la charrette et en y hébergeant des images et des messages immédiatement après la tenue de la charrette, en transmettant des messages électroniques aux divers intervenants, et en diffusant des informations au sujet des étapes subséquentes et de la date de publication des rapports, l'on risquera de moins indisposer ceux qui pourraient l'être en raison des délais, nécessaires ou imprévisibles dans la diffusion des résultats de la charrette.

La réalisation des analyses et l'arbitrage des choix sont également des problèmes prévisibles. En effet, il pourrait s'avérer difficile d'analyser intégralement les stratégies

employées. Plusieurs personnes analyseront les résultats de la charrette en tenant compte de leurs intérêts particuliers et auront alors tendance à porter des jugements à cet égard selon ce qui serait « mieux » par rapport à leurs propres intérêts et à leurs propres valeurs. Il sera donc important de préciser la nature des sources et des hypothèses employées pour l'obtention des diverses statistiques employées (p. ex., le nombre de véhicules, les scénarios de gestion des déchets, le rendement énergétique). Il sera également opportun de souligner encore une fois que les résultats de la charrette sont des idées qu'il y a lieu d'approfondir et de débattre, et non pas une fin en soi. Il y a lieu de préciser le statut des résultats de la charrette et d'indiquer quelles seront les prochaines étapes du processus.

### Optimisation des avantages

#### **Pour l'ensemble de la collectivité :**

Assurer une large diffusion des informations au sujet de la valeur de la charrette et de ses résultats. Préparer et diffuser les rapports, articles et communiqués au moyen de lettres, courriels, communiqués spécialisés et communiqués de presse et par le site Web.

Appuyer les initiatives des groupes communautaires et des universitaires qui désirent s'inspirer des travaux de la charrette et organiser d'autres ateliers de conception permettant d'élaborer certaines idées se rapportant au site.

#### **Pour les organismes impliqués :**

Organiser des débats avec les divers intervenants au sujet des résultats de la charrette afin d'accroître la sensibilisation et de favoriser l'apprentissage. Les dessins issus de la charrette sont d'excellents outils pour alimenter les discussions car ils contiennent une foule d'informations sans toutefois avoir un caractère « définitif ».

Organiser des réunions avec des employés des services municipaux afin d'obtenir leurs commentaires et de favoriser une ouverture d'esprit aux nouvelles idées. Mettre l'accent sur les réalisations des membres des équipes jouissant de la plus grande crédibilité auprès de votre auditoire. Par exemple, lorsque vous vous adressez à des ingénieurs, soulignez le fait que les ingénieurs participant aux équipes de la charrette ont réalisé les calculs pertinents et ont conclu que telle ou telle autre solution écologique était envisageable et qu'elle aurait tel ou tel autre avantage.

#### **Pour l'avenir du processus de l'aménagement du projet :**

Intégrer les informations provenant de la charrette aux autres discussions au sujet de l'aménagement du site et dans le cadre d'autres projets.

Proposer les résultats de la charrette dans le cadre d'autres rapports et de discussions portant sur des sujets connexes.

S'assurer que les articles et les rapports au sujet de la charrette sont rédigés de manière à être « applicables » dans le cadre d'autres discussions en matière de conception. Envisager de retenir les services d'un professionnel de l'aménagement lors de la compilation des résultats de la charrette pour s'assurer que le rapport final soit effectivement rédigé en tenant compte de cette considération.

## ÉVALUATION DES RÉSULTATS ET ARBITRAGE DES CHOIX

À un certain moment après la charrette, l'on passera de la discussion des solutions souhaitables ou possibles à la discussion des solutions ou des stratégies qui seraient les plus convenables. L'étude des considérations en matière d'évaluation des résultats et de l'arbitrage des choix dépasse largement la portée du présent document; à tout événement, les décisions finales et les moyens d'y arriver dépendront de la nature de chacun des projets et du contexte particulier de leur application. Nous pouvons cependant formuler ici certains commentaires et des conseils au sujet de ces questions. L'on pourra s'en inspirer dans la rédaction des rapports se rapportant à ce sujet mais en général, ils permettront de contribuer aux efforts actuels en matière de sensibilisation et à inciter une participation plus large aux efforts et aux initiatives en matière d'aménagement des collectivités durables.

Les équipes de conception travaillant dans le cadre d'une charrette exploreront et produiront différents types de scénarios bien que chacune d'elles aura reçu les mêmes consignes en matière de rendement et les mêmes cibles à cet égard et aussi malgré les nombreux éléments communs à chacune des solutions. Les équipes se seront penchées sur l'application de différentes stratégies, notamment en ce qui concerne l'utilisation des terrains, l'efficacité énergétique et le recours à une énergie renouvelable, la disposition de l'infrastructure, les impacts environnementaux, le caractère abordable des logements et l'habitabilité. Ces diverses stratégies devront nécessairement être soumises à l'analyse et à l'interprétation des professionnels en la matière notamment afin de préciser le rendement anticipé des diverses solutions en tenant compte notamment de la multitude des facteurs à considérer. En procédant à l'analyse permettant de déterminer les solutions les plus convenables, il importe de préciser les divers éléments dont il est tenu compte ainsi que les hypothèses de travail ayant servi à l'établissement des calculs. Ceci assure notamment une plus grande transparence dans l'établissement des estimations de rendement et des comparaisons entre les diverses solutions, permettant également d'adapter les résultats par la suite en fonction des nouvelles hypothèses qui pourraient être retenues.

Voici certains des éléments qu'il y aurait alors lieu de considérer dans le cadre d'une analyse fondée sur le rendement des diverses solutions :

*L'inventaire sommaire* présente un résumé du scénario en fonction des divers éléments d'utilisation du terrain : réseaux, espaces ouverts, habitations, espaces communautaires, usage commercial ou industriel. À titre d'illustration, l'inventaire des habitations présenterait un résumé des types d'habitations en cause, des densités (chiffres bruts et nets), superficie bâtie, nombre total d'unités ou de logements, nombre total de chambres, nombre d'espaces de stationnement, superficie boisée, type d'énergie utilisée, etc.

*L'évaluation de l'énergie* fournit une estimation de la consommation d'énergie dans les bâtiments ainsi que par le secteur du transport et le secteur industriel. L'on pourrait notamment préciser la consommation totale en énergie par acre, la consommation totale en énergie par individu, la consommation totale en énergie attribuable aux bâtiments, au chauffage, à la climatisation, à l'éclairage, au transport, ainsi qu'aux processus commerciaux et industriels.

*Une évaluation environnementale* fournit une estimation des impacts environnementaux (air, eau, sols, microclimat) en mesurant notamment la demande en eau, les mesures de mitigation de la pollution atmosphérique (p. ex., le volume de la végétation et des polluants retirés), la quantité et la qualité des eaux pluviales (p. ex., la superficie perméable, le volume des eaux de ruissellement, la quantité de polluants filtrés), la mitigation de la chaleur captée et de la conservation ou la création d'habitats.

*L'évaluation des objectifs communautaires* établit une estimation des impacts en fonction des valeurs prônées au sein de la collectivité, notamment l'abordabilité des logements, les possibilités économiques (p. ex., emplois, attraits), la proximité des services, la mobilité, l'interactivité, le maintien des aînés au sein de la collectivité, la qualité du réseau pédestre, etc.

*L'évaluation des coûts* établit une estimation des impacts économiques des coûts de construction et d'exploitation. La ventilation des résultats peut être effectuée en fonction des divers éléments d'utilisation des terrains (espaces ouverts, réseaux, habitations, etc.) et pour le site dans son ensemble.

L'énoncé de conception peut certainement servir à titre de cadre de travail pour l'élaboration d'une grille d'analyse comportant les différents éléments en cause. Il convient également d'inclure une section portant sur l'évaluation des divers éléments dans le rapport final afin de renforcer le concept du développement durable et les objectifs en matière d'habitabilité; il est également important de prévoir des comptes rendus ou d'autres mécanismes permettant de décrire les paramètres en matière de rendement. Chaque personne réagit à sa façon aux dessins proposés et à la faisabilité financière des diverses solutions, et chacun tient compte de son propre ensemble de valeurs et de critères lors de la sélection des options qui lui conviennent. L'on favorise une meilleure compréhension et la prise de décisions éclairées par rapport aux solutions et aux choix proposés lorsque l'on présente une méthode plus rigoureuse permettant de comparer les résultats selon des objectifs et des critères de rendement spécifiques. Cela prendra sans doute un certain temps après la clôture de la charrette avant que des analyses de rendement plus détaillées puissent être réalisées. Toutefois, il convient de fournir des informations pertinentes au sujet des analyses, des évaluations de rendement, des critères et des mesures qui seront utilisés afin de maintenir l'intérêt, de faciliter la poursuite du dialogue et, on le souhaite, inciter la mobilisation de ressources supplémentaires afin de procéder à divers types d'évaluations.

## SOMMAIRE

Au cours de la période post-charrette, il sera important de s'assurer de fournir toute l'information possible au sujet de la charrette aux divers intervenants et aux autres parties intéressées aussitôt que possible. Que ce soit par l'entremise de l'envoi de messages par courrier électronique concernant le suivi de la charrette, par voie de communiqué ou encore par l'établissement d'un site Web traitant spécifiquement du projet sous étude, il est extrêmement important de communiquer avec les personnes qui ont hâte d'avoir des nouvelles au sujet de la charrette. Ceci permet notamment de maintenir l'intérêt et le momentum tout en évitant de susciter des récriminations au sujet des retards dans la divulgation des résultats de la charrette. Ensuite, il convient de procéder aussitôt que possible à la préparation des rapports préliminaires et à la présentation des exposés aux principaux intervenants. Il sera alors nécessaire de communiquer avec les diverses équipes, surtout lorsqu'elles doivent continuer à peaufiner les dessins, pour obtenir certains des principaux éléments visuels requis pour préparer le rapport. Par la suite, il faudra s'assurer de compléter aussitôt que possible le rapport final et s'assurer de sa distribution aux divers participants et aux principaux intervenants. Il importera également de s'assurer que tous les participants, les intervenants et les autres parties intéressées aient accès à tous les résultats de la charrette, notamment aux données pertinentes et aux dessins des différentes équipes. Enfin, les travaux d'analyse du rendement et d'évaluation des diverses solutions proposées continueront sans doute bien après la clôture de la charrette proprement dite. La nature de ces travaux et l'utilisation qui en sera faite aux diverses étapes du processus de planification et du processus décisionnel doivent être caractérisées par la transparence de l'exercice. Chaque étape de la planification, de la mise en oeuvre et du suivi de la charrette de conception d'une collectivité durable est importante. En dernière analyse toutefois, ce sera la manière de faire valoir les idées et le momentum issus de la charrette qui déterminera la qualité des avantages à long terme de l'événement.

# Mot de la fin

---

L'intégration des objectifs du développement durable au processus d'aménagement des collectivités soulève des problématiques à la fois nouvelles et complexes. Devant la nécessité de concilier cette multitude d'objectifs, il y a lieu de rechercher des solutions faisant appel à la synergie. La charrette de conception constitue, dans ce contexte, un puissant outil permettant de conjuguer une diversité d'intérêts et de disciplines particulières en vue d'explorer diverses pistes de solutions en plus de générer des représentations visuelles des concepts ainsi élaborés qui deviennent alors d'importants outils de communication et d'apprentissage. En outre, les charrettes de conception favorisent les débats au-delà de la pensée conventionnelle, permettent de mettre à l'épreuve des politiques ainsi que la faisabilité de solutions conceptuelles intégrant une multitude d'objectifs et d'intérêts, et peuvent également servir de sources d'inspiration et de catalyseurs suscitant la coopération et l'engagement au sein de toute la collectivité.

La réalisation d'une charrette de conception requiert un apport important en temps et en ressources. Toutefois, au lieu de les considérer comme représentant une dépense supplémentaire, il faudrait plutôt les voir comme offrant une solution de rechange permettant d'atteindre des résultats et de produire des avantages pouvant être beaucoup plus bénéfiques que ceux que l'on obtient généralement dans le cadre des pratiques conventionnelles en matière d'aménagement.

En plus des avantages évidents que l'on obtient en suscitant ainsi la concertation d'experts provenant d'une plus vaste gamme de disciplines afin d'étudier et de proposer des solutions de rechange créatives, l'un des avantages les plus précieux de la tenue d'une charrette réside dans la faculté de celle-ci à favoriser une plus grande implication de la collectivité locale dans le processus d'apprentissage et décisionnel en vue de l'aménagement d'une collectivité durable. Les dessins résultant des travaux d'une charrette peuvent également servir à illustrer et à expliquer les concepts en cause aux divers intervenants et à toutes les parties intéressées, un processus qui favorise en soi le foisonnement des idées et une plus grande réflexion au sujet des solutions de rechange qu'il y a lieu de considérer. De plus, les décideurs sont alors en mesure de prendre des décisions encore plus éclairées à la lumière des diverses interventions en plus de saisir davantage la nature des intérêts variés de l'ensemble de leurs commettants. En outre, une charrette de conception pour l'aménagement d'une collectivité durable offre des occasions d'apprentissage aux autres personnes qui souhaitent créer des solutions conceptuelles fondées sur le développement durable au sein de leurs propres collectivités.

Un groupe de Toronto s'est inspiré du document de travail réalisé dans le cadre de la SEFC de Vancouver dans le cadre de la présentation d'un atelier communautaire concernant la proposition de la ville de Toronto pour l'obtention des Jeux olympiques d'été. D'autres documents de la SEFC de Vancouver ont également été consultés dans le cadre du processus de conception de l'aménagement durable d'un projet de 1 200 acres au Massachusetts.

Les répercussions à long terme des idées et des recommandations résultant d'une charrette ont une valeur incommensurable tant pour la collectivité locale que pour l'ensemble des collectivités. Certaines recommandations peuvent être l'occasion de transformer le processus décisionnel d'une manière qui favoriserait l'avènement d'initiatives pertinentes au plan de l'aménagement des collectivités durables. Par ailleurs, à mesure que les membres d'une collectivité deviennent davantage intéressés, sensibilisés et impliqués dans l'aménagement de leur collectivité, l'on peut s'attendre à ce que les membres de ces collectivités entreprennent d'eux-mêmes des initiatives favorisant le développement durable. Ainsi, à mesure que d'autres collectivités commencent à s'intéresser également à la mise en oeuvre d'initiatives du même type en matière de développement durable, l'on assistera à la réalisation du potentiel encore plus large de la réalisation de concepts et de plans d'aménagement soucieux du développement durable dans une multitude d'autres collectivités et de régions.

En somme, le recours aux charrettes de conception pour l'aménagement des collectivités durables procure une foule d'avantages, tant à court terme qu'à long terme, aussi bien pour le milieu immédiat que pour la plus large collectivité des décideurs, concepteurs et urbanistes et l'ensemble de la population. Ce qui plus est, et il convient de le souligner, les charrettes de conception procurent beaucoup de plaisir! Il ne faut pas négliger cet aspect. Effectivement, la réalisation d'une charrette de conception nécessite que l'on y consacre beaucoup d'efforts, mais il ne faut pas oublier le quatrième précepte de la durabilité : si ce n'est pas agréable, ce n'est pas durable! Donc, n'oubliez pas de savourer le processus et les résultats de vos efforts!

# Bibliographie

---

- Société canadienne d'hypothèques et de logement. (2000) *Pratiques pour les collectivités durables*. Ottawa : SCHL
- Cole, R. (Ed.). (1992). Architecture and the environment: Charrette resource package. Congrès 1992 de la RAIC
- Condon, P. M. (Ed.). (1996). *Sustainable urban landscapes: The Surrey design charrette*. Vancouver : University of British Columbia
- Crofton, F.S. (2001) *Planification et aménagement des collectivités durables : Outils de participation et pratiques*. Ottawa : SCHL
- Kelbaugh, D. (1996) Cité dans Condon, ibid
- Lewis, D. (1996). A memory of the future. Cité dans D. Watson, *Environmental design charrette workbook* (pages 87 à 93). AIA
- Shea, C. (août 2000). Mimicking nature by designing out waste. Florida : FSCC World News Services. <http://sustainable.state.fl.us/fdi/fsc/news/world/0008/eco-in.htm>. (Diffusé le 4 septembre 2000)
- UBC Faculty and students of landscape architecture and architecture. (1998). *Last Chance?* Vancouver : UBC
- Wates, N. (1998). Special report: Involving local communities in urban design. *Urban Design Quarterly*, 67
- Watson, D. (1996). *Environmental design charrette workbook*. American Institute of Architects
- CMED. (1987). *Notre avenir commun*. Oxford : Oxford University Press

---

# ANNEXES



---

# **Annexe A**

## **Repères et listes de contrôle**

# Annexe A — Repères et listes de contrôle

## Approbations

### Évaluation de l'état de la préparation 1 : alliés et ressources

Occupez-vous un poste qui vous permet de susciter une plus grande réflexion au sujet de l'idée de la tenue d'une charrette?

Savez-vous qui pourrait compter parmi vos alliés ou encore où vous pourriez commencer à chercher des appuis?

Est-il probable que l'organisation et ses membres soient ouverts à cette idée?

Entretenez-vous un espoir raisonnable quant à la disponibilité des ressources ou à l'obtention de celles-ci?

- Si vous avez tendance à répondre « Oui » à ces questions, vous êtes prêt à passer à l'étape suivante.
- Si vous êtes incertain, il y a lieu de continuer à peaufiner votre projet et à élargir vos recherches; la section suivante fournit des conseils à ce sujet.
- Si votre réponse est « Non » à au moins l'une des questions, il y a lieu de reprendre votre réflexion et la planification du projet, ou encore de choisir une activité autre qu'une charrette (voir la page 17).

### Évaluation de la préparation 2 : appuis pour la charrette

Avez-vous identifié vos alliés et réussi à obtenir suffisamment d'appuis pour la charrette, du moins pour son concept?

Les principaux décideurs et intervenants souscrivent-ils à votre projet?

Êtes-vous relativement confiant que des ressources sont disponibles ou qu'il est possible de les obtenir?

- Si vous avez répondu « Oui » à ces questions, vous êtes prêt à passer à l'étape suivante.
- Si les principaux décideurs souscrivent à votre projet et si au moins certains des principaux intervenants y souscrivent également, et si vous êtes relativement confiant qu'il est possible de trouver des ressources nécessaires, vous êtes sans doute prêt à passer à l'étape suivante; cela pourrait notamment vous aider à confirmer, sinon à acquérir, les appuis additionnels dont vous avez besoin.
- Si vous avez répondu « Non » à la question au sujet des décideurs, et si vous êtes plutôt incertain au sujet des autres questions, vous n'êtes pas encore prêt à passer à la prochaine étape (voir la page 18). Les conseils que vous trouverez à la prochaine étape pourront sans doute vous être utiles pour vous assurer des réponses affirmatives aux questions ci-dessus, mais ce n'est pas encore le moment de demander les approbations. En effet, vous devez être bien préparé avant de pouvoir passer à l'étape suivante, laquelle consiste en la sollicitation des approbations requises.

### Évaluation de l'état de la préparation 3 : obtenir les approbations

Avez-vous complété votre proposition et l'avez-vous présentée au niveau décisionnel approprié?

Avez-vous obtenu l'approbation afin de procéder à la tenue de la charrette?

- Si vous n'avez pas encore complété ou présenté votre proposition, allez-y!
- Si vous n'avez pas encore obtenu l'approbation nécessaire, il faudra alors peut-être considérer ce qui suit :

(a) trouver les arguments permettant de répondre aux raisons ayant motivé le rejet de votre proposition;

(b) trouver un autre organisme qui pourrait être intéressé à assumer ce rôle;

(c) songer à entreprendre des activités semblables mais de moindre envergure (voir la page 17)

- Si vous avez répondu « Oui » aux questions ci-dessus, alors vous voilà prêt à commencer à planifier et à préparer la charrette. Veuillez consulter le prochain chapitre pour de plus amples renseignements à ce sujet.

## Le choix des équipes

### Document I Composition et profils des équipes d'une charrette

#### Critères de sélection :

- Compréhension du concept et des principes en matière de développement durable; connaissance des stratégies et des techniques pour la mise en oeuvre des projets; sensibilisation aux diverses problématiques survenant dans le cadre de la mise en oeuvre des projets.
- Fortes aptitudes en matière de communications, y compris au plan des relations interpersonnelles et du travail en groupe.
- Expertise et expérience dans les domaines pertinents (consulter la section suivante).

Remarque : Au moins certains des membres de l'équipe doivent posséder de bonnes compétences en graphisme, c.-à-d. des habiletés bien développées permettant de donner une représentation visuelle aux idées émises.

#### Composition des équipes de conception :

Chacune des équipes sera constituée des personnes suivantes :

**Architectes (2)** : Un architecte possédant de l'expérience des projets d'aménagement à grande échelle en milieu urbain selon les concepts davantage conventionnels ou traditionnels; un architecte davantage spécialisé en aménagement « écologique ».

**Architectes-paysagistes (2)** :  
Mêmes caractéristiques que ci-dessus

**Ingénieur (1)**

**Économiste/Promoteur (1)**

**Urbaniste/Autorité réglementaire (1)**

**Adjoints étudiants (4)**

**Autres** : Il pourra être opportun d'envisager la participation d'urbanistes spécialisés en environnement, de biologistes, de botanistes ou d'autres spécialistes en présence de certaines problématiques particulières, comme par exemple la protection de ruisseaux.

## Trousse d'information

La *trousse d'information* est un outil fondamental que l'on mettra à la disposition des participants de la charrette et dans laquelle l'on retrouvera les éléments suivants :

L'ordre du jour de la charrette

Une brève description des fonctions et des responsabilités des participants

La liste des membres de chaque équipe, ventilée en fonction du rôle de chacun et de leur équipe respective

La présentation des participants à la charrette sous la forme de notes biographiques portant sur chacun et chacune d'entre eux, précisant notamment à quel organisme ou quelle entreprise le participant est lié, sa formation et son expérience

L'énoncé de conception, accompagné d'un aide-mémoire, précisant notamment les seuils de performance ainsi que les objectifs de conception pour chacune des catégories sous étude consignés sur une fiche d'information succincte

Les produits livrables, y compris les dessins spécifiques requis (p. ex., un plan d'ensemble, la section d'une rue, une perspective au niveau de la rue, ainsi que des diagrammes analytiques illustrant les systèmes présents sur le site ainsi que leurs fonctions)

Une documentation d'appoint, notamment une copie des énoncés de vision, des énoncés de principes pertinents, des rapports se rapportant directement au site sous étude (p. ex., les cibles, les seuils, les paramètres de conception ainsi que les enjeux particuliers) ou d'autres rapports de recherche pertinents (p. ex., les rapports portant sur les zones résidentielles à haute densité d'occupation, les enjeux environnementaux, l'historique du site, etc.)

## Liste de contrôle des fournitures et du matériel

### Fournitures et matériel sur place

(Pour 40 participants)

| <b>Fournitures</b> |  | <b>Matériel</b> |  |
|--------------------|--|-----------------|--|
| (75)               | Insignes porte-nom (pour les participants et les visiteurs)  | (1)             | Photocopieuse  |
| (100)              | Marqueurs feutres de couleurs différentes, en trois formats : large, pointu et l'équivalent des crayons billes             | (3+)            | Rallonges électriques  |
| (100)              | Stylos : noir, bleu, rouge   | (1)             | Caméra numérique ou autre (il est plus pratique d'employer des images numériques, sinon il faut numériser les autres types d'images)   |
| (50)               | Crayons  |                 | Un éclairage additionnel (p. ex., des lampes à haute puissance lors des exposés) pourrait être requis  |
| (40)               | Gommes à effacer   | (1)             | Système d'intercom, au besoin  |
| (10)               | Rubans de papier-cache et de papier collant transparent  |                 | <b>Divers</b>  |
| (3+)               | Cartes du site, apposées sur du carton que les équipes pourront utiliser pour y placer leurs dessins                       |                 | Il serait bon d'avoir sur les lieux des comprimés d'aspirine, des comprimés pour soulager les maux d'estomac et des sparadraps.  |
|                    | Plusieurs rouleaux de papier à calquer (prévoir au moins un rouleau pour deux personnes)                                   |                 | <b>Matériel facultatif</b>   |
| (18)               | Largeurs de 12 po  |                 | — Un ordinateur et une imprimante dotés d'un logiciel de traitement de texte de série et d'un programme de dessin informatisé (le CAO n'est pas obligatoire). L'on peut également inciter les membres des équipes d'apporter leur propre ordinateur portable pour y consigner leur travail et préparer les produits livrables. Assurez-vous qu'il y a suffisamment de prises de courant. |
| (18)               | Largeurs de 16 à 18 po   |                 | — Caméra vidéo et appareil de rétroprojection, au besoin   |
| (18)               | Largeurs de 24 à 36 po   |                 | — Projecteur de diapositives (utile lors des exposés avant le début des travaux)   |
| (35)               | Feuilles de papier vélin (24 × 36 po, sinon selon les dimensions prévues pour les plans du site)                           |                 | — Projecteur d'images (relativement peu dispendieux et permet de projeter des images sur papier sur les murs lors de l'exposé des rapports des équipes durant la charrette ainsi que lors de la remise des travaux à la fin de la charrette)   |
| (18)               | Feuilles en mylar (24 × 36 po)   |                 |  |
| (10)               | Ciseaux et exactos   |                 |  |
| (12)               | Panneaux à âme en mousse pour la fabrication de maquettes (certaines équipes fabriquent des maquettes en trois dimensions) |                 |  |
| (6)                | Tableaux à feuilles volantes et feuilles volantes (deux tableaux par équipe)   |                 |  |
| (10)               | Paquets de languettes adhésives amovibles en deux ou trois formats différents  |                 |  |
| (3)                | Boîtes de trombones  |                 |  |
| (3)                | Brocheuses (une par équipe)  |                 | (Se reporter à la page 51 pour plus d'informations au sujet du matériel requis)  |

Il faut beaucoup de papiers à calquer. N'hésitez pas à dépenser pour cet item.  
Il faut que l'endroit soit inondé de dessins sur du papier à calquer!

## Préparatifs avant la charrette proprement dite

### Évaluation de l'état de préparation

Inspirez-vous de la liste de contrôle qui suit pour déterminer l'état de préparation de votre dossier. Afin d'assurer le déroulement harmonieux de la charrette et de la pertinence de ses résultats, assurez-vous de bien vérifier tous les éléments mentionnés dans la liste qui suit :

- Confirmation de l'engagement des personnes et organismes contribuant des ressources à la charrette
- Réunions avec des experts et des personnes-ressources spécialisées permettant de recueillir des informations contextuelles importantes, de peaufiner la vision et les objectifs de la charrette et d'éclairer le processus de rédaction de l'énoncé de conception
- Rencontres avec les membres des groupes d'intérêts, les résidents de l'endroit et le public en général afin de tenir compte des préoccupations et des intérêts de chacun dans le cadre de la charrette
- Transmission de rapports d'étape aux parties intéressées et aux commanditaires et obtention des appuis et des approbations requises
- Organisation et réalisation de visites du site à l'intention des parties intéressées et des participants
- Confirmation de la présence du consultant en conception de la charrette et de l'animateur de la charrette
- Préparation et rédaction de la version finale de l'énoncé de conception
- Constitution des équipes et confirmation de la présence des participants
- Préparation de la trousse d'information (comprenant tous les éléments décrits auparavant) et transmission de la trousse aux participants au moins une semaine avant la tenue de la charrette
- Confirmation des modalités concernant le lieu de présentation de la charrette (espace requis, alimentation, aménagement physique des lieux)
- Confirmation des modalités de transport et de séjour des participants venant de l'extérieur
- Préparation des fournitures et du matériel de soutien
- Organisation du matériel requis (photocopieuses, caméras, téléphones cellulaires, etc.)
- Aménagement complété du lieu de présentation de la charrette, mise en place du matériel, des fournitures et de la documentation requise et vérification effectuée plusieurs heures avant l'arrivée des participants
- Contrats prêts en vue de leur signature par les participants
- Élaboration des modalités de présentation des résultats préliminaires de la charrette après la tenue de celle-ci (à qui les résultats seront-ils présentés, quand et où) et communication de ces modalités aux personnes intéressées

### Lancement de la charrette : aménagement physique des lieux

- Des affiches placées dans le hall d'entrée ou des écriteaux indiquant aux participants comment se rendre dans les locaux prévus pour la présentation de la charrette
- Une affiche de bienvenue à l'entrée du local et la mention de quelques consignes d'usage à l'intention des participants arrivant dans la salle (un tableau à feuilles volantes et un chevalet conviennent bien à cette fin)
- Une table placée près de l'entrée de la salle pour l'inscription des participants et disposer de la documentation supplémentaire (évidemment, vous aurez déjà pris le soin de transmettre à l'avance une trousse d'information à tous les participants)
- Une table où sont disposés les rafraîchissements (n'oubliez pas de soigner la présentation)
- Divers éléments visuels sur les murs ou des panneaux d'affichage
- Des chaises disposées en un cercle pour l'ouverture de la séance
- Un système de sonorisation, de projections visuelles et d'enregistrements disposé sur les lieux et dûment vérifié.

## Rapports

Voici le *contenu suggéré d'un rapport préliminaire* :

- Une brève description du projet et du processus de la charrette
- Une brève description du site en y joignant également une carte du site
- Une brève description de la charrette proprement dite et de ses objectifs
- Une description des participants et de la composition des équipes
- Le texte de l'énoncé de conception
- Une description du concept réalisé par chacune des équipes, comprenant notamment un sommaire des principaux éléments et des principales caractéristiques du concept
- Quelques éléments visuels des concepts de chaque équipe
- Un résumé des principaux thèmes et concepts qui se sont dégagés de la charrette
- Le mot de la fin, soulignant la réussite de l'événement, l'utilisation qui sera faite des résultats et les prochaines étapes du projet (p. ex., la nature des présentations et le calendrier de publication des rapports)

Le *rapport final* doit s'inspirer du contenu du rapport préliminaire et notamment comprendre les éléments suivants :

- Une introduction du projet, du processus de planification (y compris les étapes ultérieures) et des politiques et des principes sous-tendant la charrette
- La raison d'être de la charrette de conception
- Diverses informations au sujet de la charrette de conception :
  - Les buts et les objectifs de la charrette
  - L'énoncé de conception et la documentation connexe
  - Les critères de sélection des participants, la configuration des équipes et leur structure
  - La description des activités quotidiennes de la charrette
  - Un résumé et une analyse comparative des travaux des équipes de conception (les problématiques, les solutions et les recommandations)
- Conclusions
  - Éléments communs, composantes essentielles, thèmes communs
  - Les différences au niveau des différents concepts proposés
  - Apprentissage au niveau de l'organisation (que pourriez-vous faire pour améliorer le processus la prochaine fois?)
  - Les implications pour l'avenir
- Rapports d'équipes individuels
  - Processus du travail en équipe
  - Description du concept proposé (y compris tous les éléments visuels)
  - Discussion des enjeux techniques
- Annexes

---

**Annexe B**  
**Modèle d'énoncé de conception et d'aide-mémoire**

# **Annexe B — Modèle d'énoncé de conception et d'aide-mémoire**

---

## **CHARRETTE SOUTH EAST FALSE CREEK**

### **Énoncé de conception**

**Ville de Vancouver**  
Octobre 1998



## Le catalyseur du changement

Le 26 octobre 1995, le Conseil municipal de la Ville de Vancouver adopte une résolution visant à abroger la vocation industrielle d'un terrain riverain de 80 acres, dont 50 acres appartiennent à la Ville. Le Conseil mandate alors le service d'urbanisme afin que celui-ci étudie les divers scénarios d'aménagement pour la parcelle de terrain du secteur Southeast False Creek (SEFC) afin que cet emplacement soit aménagé en fonction de normes plus élevées que celles visant d'autres zones de développement, notamment au plan de la pérennité de l'environnement et de l'efficacité énergétique. L'objectif ultime est de faire de la parcelle SEFC un modèle de développement durable, tant pour Vancouver qu'ailleurs. C'est dans cet esprit que le Conseil a dégagé les sept priorités suivantes devant servir à guider l'aménagement de SEFC :

- Le logement doit y être le principal type d'occupation du terrain.
- La priorité devrait être donnée au logement familial.
- Le plan directeur doit intégrer le concept d'efficacité énergétique.
- Étudier le potentiel de l'aménagement des terrains de la Ville en des modèles de développement durable.
- Intégrer à l'ensemble un couloir de circulation permettant la desserte par tramway.
- Favoriser le rapprochement entre le logement et le lieu de travail des résidents.
- Augmenter le nombre de logements dans les secteurs limitrophes du centre-ville de Vancouver.<sup>1</sup>

## Rapports et études : *Le projet Creekside Landing*

[TRADUCTION] « À la suite d'un processus public d'appel d'offres et de sélection des soumissionnaires par la Ville, le 11 juin 1996 le Conseil municipal a désigné le cabinet Stanley Kwok Consultants Inc. à titre de conseiller en aménagement de la rive sud-est du ruisseau False Creek. Le cabinet Kwok Consultants relève directement du *Property Endowment Fund Steering Committee* »,<sup>2</sup> et la première étape de son mandat consiste à réaliser une étude d'aménagement détaillée. Cette étude vise notamment à [TRADUCTION] « identifier les divers scénarios économiquement viables en ce qui concerne les terrains de la Ville situés sur la rive sud-est du ruisseau False Creek, en tenant compte des politiques et des objectifs pertinents formulés par la Ville. »<sup>3</sup> L'étude dont il est question, dont le rapport fut produit sous le titre *Creekside Landing on South False Creek*,<sup>4</sup> a été soumis à l'approbation du Property Endowment Fund Steering Committee le 2 janvier 1997. Le 8 mai 1997, le Conseil municipal a pris acte du rapport et a approuvé plusieurs recommandations qui s'y trouvaient, dont les suivantes :

1. Le processus d'aménagement doit aller de l'avant en mettant l'accent sur le développement durable.
2. Bien que les politiques, les lignes directrices, les normes et les règlements doivent servir de point de départ au projet d'aménagement de SEFC, le Conseil étudiera l'opportunité d'accorder les dispenses requises relativement à la réglementation existante en contrepartie de la démonstration d'avantages irrésistibles pour la collectivité que le projet amènerait dans le cadre d'un aménagement durable, au plan environnemental, et viable, au plan économique.<sup>5</sup>

---

<sup>1</sup> Sheltair Group Inc. Visions Tools and Targets: Environmentally Sustainable Development Guidelines for Southeast False Creek (Vancouver: Sheltair Group Inc. 1998)

<sup>2</sup> Stanley Kwok Consultants Inc. *Creekside Landing on Southeast False Creek* (Vancouver: Stanley Kwok Consultants Inc. 1997). (Ce document est ci-après appelé Rapport CL)

<sup>3</sup> Rapport CL, page 4

<sup>4</sup> Rapport CL, page couverture

<sup>5</sup> Document VTT, page 4

<sup>6</sup> Ibid

## Le plan d'aménagement : la vision, les outils et les objectifs du projet

Donnant suite aux recommandations formulées ci-dessus, la Direction de l'aménagement du centre-ville du Service d'urbanisme de la Ville de Vancouver a précisé le mandat devant guider la réalisation d'une étude en profondeur des principes et des pratiques liés au concept du développement durable.<sup>6</sup> Cette étude aurait donc pour objet ce qui suit :

1. Formuler, à l'intention du Conseil, du personnel des services de la Ville et de la collectivité, une définition claire du développement durable.
2. Établir des cibles de performance environnementale afin de baliser les processus d'aménagement et de développement.
3. Établir une banque de données répertoriant les précédents pertinents en ce qui concerne les paramètres de la durabilité.
4. Mettre en place une méthode de comptabilisation du coût complet destinée à reformuler l'information économique se rapportant aux divers scénarios de développement.<sup>7</sup>

Le cabinet-conseil Sheltair Scientific Limited, de Vancouver, fut mandaté afin de réaliser cette étude dont les résultats ont été livrés dans le rapport intitulé *Visions, Tools, and Targets: Environmentally Sustainable Development Guidelines for Southeast False Creek* (ci-après désigné par l'acronyme VTT) déposé auprès de la Ville le 18 avril 1998. L'étude a notamment permis d'établir des cibles de performance environnementale distinctes et quantifiables en lien avec le développement durable et dont l'atteinte devrait être le principal objectif de la Ville dans le cadre du projet d'aménagement SEFC. Le personnel du Service de l'aménagement, secteur centre-ville, de la Ville de Vancouver a constitué un sommaire de cette étude exhaustive, le rapport succinct étant connu sous l'appellation *Urban Sustainable Development: Southeast False Creek* (ci-après appelé le rapport USD).<sup>8</sup> Sans nécessairement être destiné à être adopté à titre de politique officielle, le rapport USD éclaire considérablement le débat et a notamment été largement repris dans la formulation de l'énoncé de politique se rapportant à l'aménagement durable du quartier Southeast False Creek dont il est question ci-après.

## L'énoncé de politique se rapportant à l'aménagement durable du quartier Southeast False Creek

La section de l'aménagement du centre-ville du Service d'urbanisme de la Ville a procédé à la rédaction d'un document intitulé *Southeast False Creek Sustainable Neighbourhood: A Policy Statement to Guide Development* (ci-après appelé *l'énoncé de politique*).<sup>9</sup> Règle générale, les énoncés de politique en la matière proposent plutôt des principes d'aménagement dont l'objet est d'encadrer les projets d'aménagement futurs. Le caractère exceptionnel de l'énoncé de politique réalisé dans le cadre du présent projet réside dans le fait que l'on a cherché à y harmoniser des principes novateurs du développement durable, notamment aux plans environnemental, social, et économique, ainsi que des lignes directrices plus conventionnelles se rapportant à la densité, aux espaces ouverts, au stationnement et à l'occupation des terrains. Ce document sans précédent se devait donc d'être suffisamment souple. Issu d'un contexte d'expérimentation, cet énoncé de politique doit notamment favoriser l'expression de solutions de conception les plus diverses tout en pouvant être modifié de manière à tenir compte de l'évolution des circonstances et des possibilités inédites qu'un tel scénario peut susciter.

<sup>6</sup> Ibid

<sup>7</sup> Service d'urbanisme, Ville de Vancouver, *Terms of Reference for Sustainable Development Consultancy* (Vancouver: City of Vancouver Planning Department 1997)

<sup>8</sup> Service d'urbanisme, Ville de Vancouver, *Urban Sustainable Development: Southeast False Creek*, 1998

<sup>9</sup> Service d'urbanisme, Ville de Vancouver, *Southeast False Creek Sustainable Neighbourhood: A Policy Statement to Guide Development*, (Vancouver: City of Vancouver Planning Department, 19 juin 1998)

## LA CHARRETTE DE CONCEPTION DU PROJET SEFC

En accord avec les directives du Conseil à l'effet d'aménager une collectivité davantage axée sur le développement durable, et en s'inspirant des cibles de performance environnementale formulées dans le rapport VTT de même que des meilleures pratiques conventionnelles et des principes de développement durable inscrits à l'énoncé de politique SEFC, la Ville de Vancouver a entrepris de mettre en œuvre les politiques de réaménagement préconisées dans le cadre du projet SEFC. La présente charrette constitue un élément crucial s'inscrivant dans ce processus de mise en œuvre. Par conséquent, les participants à la charrette sont invités à traduire les résultantes concrètes émanant de ces politiques en éléments visuels représentant l'aménagement urbain proposé, illustrant ainsi à quoi ressemblerait une collectivité davantage axée sur le développement durable et dont l'implantation serait réalisée sur ce site. Les résultats de la charrette serviront à éclairer les décisions des élus et des autres responsables de l'aménagement de la Ville de Vancouver afin de déterminer la forme que prendrait cette future collectivité au sein de la cité. Les résultats pourront également inspirer les travaux d'aménagement de plusieurs collectivités ailleurs en Amérique du Nord, puisque le projet SEFC est effectivement la première initiative en son genre dans le cadre de laquelle une ville nord-américaine met de l'avant des principes fondés sur le développement durable afin de mener à bien un projet d'aménagement urbain d'une telle envergure. Ne pouvant par ailleurs se reporter à quelque précédent en la matière en Amérique du Nord, la Ville espère notamment que la réalisation de cette charrette l'aidera à vérifier si certains objectifs de performance environnementale établis pour le projet SEFC auraient été trop ambitieux, le cas échéant, ou encore si certains d'entre eux ne le seraient pas assez.

### L'énoncé de conception

L'énoncé de conception a essentiellement été élaboré à partir des deux documents clés réalisés dans le cadre du projet d'aménagement SEFC : l'énoncé de conception et le rapport *USD*. Les cibles de performance environnementale de même que les critères apparaissant dans ces deux documents ont également été repris dans l'élaboration du présent énoncé de conception. Il s'ensuit que les solutions de conception respectant les objectifs et les critères dont il est question ne correspondront pas seulement à l'illustration de la vision personnelle des membres de chaque équipe de la charrette, mais constitueront une manifestation évidente de l'interprétation des énoncés de politique par les diverses équipes de la charrette, à l'intention du Conseil, du personnel des divers services impliqués, de la collectivité dans son ensemble et, au demeurant, au bénéfice des consultants en aménagement, en architecture et en urbanisme dont les services auront été retenus afin de dresser les plans visant l'aménagement des terrains de la Ville situés sur la parcelle SEFC.

### L'objet de la charrette

La réalisation de cette charrette a pour objet de proposer au Conseil, au personnel des divers services impliqués, aux consultants et à la collectivité dans son ensemble, diverses solutions de conception pour l'aménagement du site en cause; chacune de ces solutions illustrerait le plus clairement possible ce à quoi ressemblerait une collectivité aménagée dans le respect des politiques énoncées.

### Les objectifs de la charrette :

1. Vérifier l'efficacité des divers éléments des énoncés de politique et des cibles de performance environnementale dont les caractéristiques seraient transposées dans l'aménagement urbain proposé, avant de procéder à leur application comme tel.
2. Créer un milieu propice aux échanges entre des concepteurs chevronnés de la Colombie-Britannique et des experts externes au sujet des visions et des perspectives de chacun en matière d'aménagement durable.
3. Établir des typologies urbaines novatrices et axées sur le développement durable en vue de l'aménagement et de la conception des éléments du site. Les typologies proposées pourraient également servir de prototypes pour l'aménagement d'autres sites.
4. Mettre en relief le lien entre le développement durable et l'habitabilité.
5. Veiller à la transparence et à la propriété didactique des fonctions axées sur le développement durable, de manière à ce que la charrette SEFC serve à la fois l'intérêt des résidents et de modèle aux autres collectivités ailleurs au monde.

## DIRECTIVES À L'INTENTION DES ÉQUIPES DE CONCEPTION

L'énoncé de conception est divisé en quatre sections distinctes :

- I. *Le sol et l'eau*, cette rubrique englobant les enjeux liés à la santé écologique du site, notamment en ce qui concerne l'eau que l'on retrouve sur le site même et dans son voisinage immédiat.
- II. *Le milieu bâti*, traitant des enjeux liés aux bâtiments et à l'aménagement paysager qui seront incorporés au site.
- III. *La conception et la performance environnementale des bâtiments*, traitant des problématiques se rapportant à la construction de bâtiments davantage axés sur le développement durable.
- IV. *Les cycles de croissance et de dégradation*, traitant des enjeux tant physiques que sociologiques se rapportant à la circulation des matières à destination et en provenance du site.

### I. Le sol et l'eau

La Ville de Vancouver est résolue à diminuer la part qui lui serait attribuable dans la dégradation des sols et de l'eau dans la région, et notamment à remédier, en procédant cas par cas, à la dégradation attribuable au développement irréfléchi survenu par le passé. Cet engagement est d'ailleurs un élément intrinsèque de l'initiative visant l'aménagement durable du quartier Southeast False Creek. Les cibles de performance environnementale établies à cette fin visent spécifiquement quatre domaines d'intervention :

#### I. Le réseau d'eau douce

Propre à l'entrée, propre à la sortie. L'eau de pluie tombant sur le site doit soit être absorbée dans le sol et les jardins ou utilisée dans les bâtiments érigés sur le site, sinon être évacuée du site aussi propre qu'elle ne l'était avant de tomber. Au moins 50 % du site doit être perméable (par exemple, un jardin aménagé sur le toit est une surface perméable).<sup>10</sup>

La visibilité des systèmes. Lorsqu'un système écologique est caché, il est difficile de le respecter et de l'apprécier. Or, en canalisant l'eau de pluie sur un site, l'on permet de révéler singulièrement le fonctionnement des réseaux d'acheminement des eaux pluviales. La Ville souhaite mettre en service un réseau en surface pour la gestion intégrale des eaux pluviales.<sup>11</sup> Le processus de l'évacuation, de l'assainissement et de l'infiltration de l'eau de pluie doit être révélé, célébré et exposé à titre de partie intégrante de la conception du site.<sup>12</sup>

<sup>10</sup> Service d'urbanisme, Ville de Vancouver. *Urban Sustainable Development: Southeast False Creek* (Vancouver: City of Vancouver Planning Department), page 24 (rapport USD); *Énoncé de politique*, page 41

<sup>11</sup> *Énoncé de politique*, page 41; Rapport USD, page 28

<sup>12</sup> Rapport USD, page 29; *Énoncé de politique*, pages 42 et 49

## 2. Les espaces ouverts

**Espaces verts fonctionnels.** Outre leur affectation à la pratique de loisirs par les résidents, suivant les besoins démontrés à cet égard, les espaces verts devraient être fonctionnels et ainsi servir à assainir l'eau, à procurer un habitat et à amender les sols en absorbant les déchets organiques.<sup>13</sup> Environ 60 % des espaces ouverts devrait pouvoir y servir d'habitat d'une qualité appréciable.<sup>14</sup>

**Infrastructure écologique.** Il importe de mettre en place des mécanismes visant à s'assurer que les rues, places et autres espaces ouverts s'inscrivent dans l'atteinte des objectifs du développement durable aux plans écologique et culturel. Ils doivent, par exemple, servir à assainir l'eau et procurer un habitat tout en accueillant des piétons, le plus économiquement, simplement et intelligemment possible.<sup>15</sup>

**Passer de la notion d'espace « ouvert » à celle d'espace « durable ».** La Ville se propose d'appliquer une norme de 2,75 acres d'espaces ouverts par 1 000 résidents.<sup>16</sup> Par le passé, l'on ne permettait de comptabiliser à ce titre que les espaces faisant traditionnellement office de parcs — des espaces comportant de la pelouse, des aménagements ornementaux divers ainsi que des aires de loisirs actifs ou passifs. S'en trouvaient exclus *ipso facto* les cours intérieures, les espaces sur les toits, les rues à usages polyvalents, et les sentiers sur le littoral. La conformité à la norme de 2,75 acres rend difficilement réalisable l'atteinte des objectifs d'ensemble en matière de densité d'occupation sur le site.

Ainsi donc, aux fins de la présente charrette, l'on invite les participants à considérer les objectifs plus larges sous-tendant cette norme et à proposer des solutions visant à atteindre ces objectifs de la manière la plus opportune, à leur avis. La Ville a d'ailleurs fait certaines concessions à cet égard. Par exemple, le centre communautaire sera situé dans un « espace ouvert », et la superficie occupée par cet endroit sera comptabilisée dans le total des espaces ouverts. Certaines fonctions peuvent aussi être combinées dans un même espace ouvert. Ainsi, des marais d'assainissement pourraient être intégrés à l'espace occupé par un parc, et l'espace consacré à la remédiation serait comptabilisé dans la norme de 2,75 acres. Tout en veillant à ne pas exclure indûment des aires destinées à la pratique de loisirs actifs traditionnels, la Ville n'a pas cru opportun de prévoir un aménagement complet de dimension régulière pour la pratique du baseball. Par conséquent, les quatre acres de terrain qu'aurait nécessité l'aménagement d'un tel équipement pourrait alors servir pour y aménager à la place des squares urbains ou des plateaux écologiques intégrant des activités se pratiquant dans un parc, des aménagements de bioremédiation, ou encore des marais côtiers, pour ne citer que quelques-unes des nombreuses possibilités.

La charrette fournit également l'occasion de repenser la raison d'être véritable des espaces verts en milieu urbain et de formuler des concepts et des propositions propres à susciter des changements à cet égard. D'ailleurs, l'on incite fortement les participants à abonder en ce sens.

<sup>13</sup> *Énoncé de politique*, page 13

<sup>14</sup> Rapport *USD*, page 27

<sup>15</sup> Rapport *USD*, page 28

<sup>16</sup> *Énoncé de politique*, page 12

**Un milieu accueillant pour les oiseaux.** Il convient de prévoir un habitat permettant d'y accueillir au moins une trentaine d'espèces d'oiseaux. Il s'agit du nombre approximatif d'espèces que l'on retrouve à Southeast False Creek et dans les environs.<sup>17</sup> Soixante pour cent des espaces ouverts devrait pouvoir y servir d'habitat d'une qualité appréciable,<sup>18</sup> alors que 40 % de la zone riveraine devrait également pouvoir y servir d'habitat d'une qualité appréciable pour ces espèces.<sup>19</sup>

**Restaurer l'habitat côtier.** Quatre-vingt pour cent de la zone riveraine devrait pouvoir y servir d'habitat pour les diverses espèces.<sup>20</sup> L'alignement des éléments se trouvant en zone riveraine peut être modulé de manière à favoriser la diversité de l'habitat et à restituer l'habitat des marais côtiers.<sup>21</sup>

### 3. Le sol

**La problématique.** L'essentiel du site reposait auparavant sur des terrains marécageux ou encore situé en eaux libres. Pour des motifs strictement d'ordre structurel, des matières solides ont été employées pour remblayer l'emplacement, sans égard toutefois à d'autres considérations, dont l'hydrologie, la fertilité du sol, ou encore les toxines pouvant s'y trouver. Certaines parties de la moitié occidentale du site ont ainsi été remblayées de sols contenant des « déchets spéciaux », c'est-à-dire des sols présentant un danger tel que leur gestion nécessite des mesures spéciales et auxquels les humains ne devraient pas être exposés à long terme.

**Établir une collectivité durable sur des terres contaminées?** Une collectivité durable est une collectivité respectueuse des processus naturels que sont la pluie, l'infiltration, la croissance, la dégradation et la régénération et qui vit en harmonie avec ces processus. Or, une fois ces cycles naturels perturbés, il devient difficile de les remettre en fonction. Ce constat vaut même lorsque les circonstances s'y prêtent le mieux; évidemment, lorsqu'il s'agit d'un site contaminé, le problème devient encore plus épineux. La Ville entend consacrer quelque 25 millions de dollars pour mettre en œuvre une panoplie de mesures remédiatrices, dont sans doute la mise sous contention étanche de certaines zones ainsi que l'enlèvement des sols fortement pollués à d'autres endroits. Sans nécessairement chercher à assainir intégralement les sols en cause, cette stratégie a certes le mérite de les restaurer à un seuil sécuritaire acceptable.

Il demeurera cependant certaines interrogations incontournables auxquelles devront réfléchir les équipes participant aux travaux de la charrette. Par exemple, y a-t-il une contradiction entre la notion de favoriser l'infiltration de l'eau de pluie — une méthode éprouvée pour assainir l'eau et régulariser l'hydrologie des sols et des ruisseaux — et le fait de canaliser de l'eau relativement pure vers des sols toxiques ? Y a-t-il dichotomie entre le fait d'y favoriser la diversification des espèces alors qu'il est possible que les métaux lourds qui s'y trouvent également remontent la chaîne alimentaire, passant du sol, aux arbres, aux oiseaux ?

**Des méthodes novatrices de remédiation des sols.** Y a-t-il moyen de concevoir une infrastructure environnementale permettant à la fois d'assainir les sols et de respecter l'enveloppe budgétaire de 25 millions de dollars ou nécessitant même l'investissement d'une somme moins considérable ? Ce moyen serait-il fonctionnel immédiatement, ou faudra-t-il laisser le temps à la nature de faire son œuvre ? Des questionnements de ce type s'imposent, non seulement en ce qui concerne le site sous étude mais également en ce qui a trait à des centaines de sites de ce genre parsemant l'Amérique du Nord. En effet, la plupart des villes importantes du continent nord-américain ont entamé un processus laborieux visant la conversion de terrains industriels à une nouvelle vocation, résidentielle ou commerciale. Il est impérieux de concevoir des solutions inédites, dont l'objet n'est pas seulement de pallier les risques mais également de réparer l'injure et les blessures infligées à l'environnement par le passé, en faisant appel à des processus naturels. L'on incite fortement les équipes de conception à proposer des solutions dont la mise en œuvre, le cas échéant, permettrait de régénérer le site, de fournir des espaces propices aux loisirs et à l'habitat, tout en permettant de réaliser des économies.

<sup>17</sup> Rapport USD, page 26

<sup>18</sup> Rapport USD, page 28

<sup>19</sup> Ibid

<sup>20</sup> Ibid

<sup>21</sup> Énoncé de politique, page 15

## II. Le milieu bâti

La Ville de Vancouver est vouée à la fourniture, pour tous ses citoyens, de logements convenables, abordables et appropriés à chacun et à chacune d'entre eux. La conception d'un site et d'une collectivité suivant les principes du développement durable doit chercher à intégrer, et non à séparer, les divers types d'occupation des terrains, les personnes selon la catégorie de revenu, ou encore les familles selon les caractéristiques propres à chacune d'elles. Les services, le travail et les moyens de transport doivent être situés à proximité des résidences. Les participants sont notamment appelés à relever le défi que représente l'intégration des divers types d'occupation, qu'il s'agisse d'un bureau, d'un atelier ou d'une résidence, tout en reconnaissant que l'intégration et le caractère hétérogène des diverses composantes correspondent davantage aux principes du développement durable dans l'aménagement en milieu urbain, que la ségrégation et l'homogénéité de ces composantes.

Il faut également veiller à l'intégration et au caractère hétérogène des divers modes de déplacement des personnes et des biens tant sur le site qu'en provenance ou à destination de celui-ci. Il y a notamment lieu de diminuer la nécessité des déplacements des personnes et des biens en provenance du site ou à destination de celui-ci. En diminuant la nécessité de tels déplacements, l'on favorise du même coup la diminution du gaspillage, de la consommation d'énergie et de la dépendance déraisonnable sur le transport par automobile.

### I. L'aménagement résidentiel

**Efficacité accrue de l'occupation de type résidentiel.** En favorisant l'implantation d'une zone résidentielle à forte densité d'occupation près des lieux de travail au centre-ville de Vancouver, l'on contre du même coup l'étalement urbain et le gaspillage des terrains et de l'énergie.<sup>22</sup> La Ville se propose d'autoriser la construction de nouveaux bâtiments sur une superficie d'environ 3,2 millions de pieds carrés sur des terrains lui appartenant, dont quelque 200 000 pieds carrés seront destinés à des fins commerciales, d'ateliers ou de services et de bureaux.<sup>23</sup> Si l'on considère une moyenne de superficie par unité de 1 000 pieds carrés et une taille moyenne des familles de l'ordre de 1,75 personnes par unité de logement, il y aurait quelque 5 250 résidents dans la partie dont la Ville est propriétaire. Puisque la Ville y possède 43 acres de terrain, le ratio brut d'espace intérieur habitable par rapport à la superficie totale du site (ce ratio brut correspond au rapport entre l'espace intérieur habitable pour l'ensemble des étages et la superficie totale du site, y compris les voies de circulation et les parcs) serait alors d'environ 1:6.<sup>25</sup> Le ratio net d'espace intérieur habitable par rapport à la superficie totale (lequel correspond au rapport entre la superficie intérieure habitable pour l'ensemble des étages et la superficie totale du site, à l'exclusion des voies de circulation et des parcs) s'établirait alors à 3, environ.

**Normes en matière de stationnement.** Un énoncé de conception pour l'aménagement en milieu urbain ne saurait être complet s'il ne comportait pas des consignes relatives aux normes en matière de stationnement. Évidemment, il est certes ironique aux yeux des organisateurs d'une charrette comme celle-ci que l'on ait à y proposer des normes en matière de stationnement, sachant que l'idéal d'un tel projet serait d'éliminer la nécessité de recourir au transport par automobile. À défaut de supprimer cette norme, la Ville a l'intention d'abaisser la norme permise à cet égard dans le cas du projet SEFC et donc, l'on espère, diminuer l'importance du recours au transport par automobile au sein de la collectivité SEFC. Par ailleurs, la Ville reconnaît d'emblée les innombrables avantages liés à la diminution des normes en matière de stationnement, procédant à la diminution graduelle de celles-ci dans le cadre de projets réalisés dans la région du centre-ville; ainsi, aux fins de la présente charrette, la norme est fixée à un espace de stationnement, en moyenne, par unité de logement (ce qui représente moins de la moitié de la norme autorisée règle générale en banlieue). Il convient de signaler qu'à certains endroits cette norme pourrait être moindre (évidemment, par contre, elle serait alors supérieure à d'autres endroits sur le site). Il est en outre permis de ventiler cette norme par son application aux espaces de stationnement sur la voie publique. Ceci ferait notamment en sorte que l'on pourrait accueillir l'aménagement d'unités d'habitation selon le mode traditionnel des maisons en rangée, procurant une densité d'occupation relativement élevée (comme par exemple dans certains quartiers torontois), le stationnement pouvant alors y être permis sur la voie publique et, dans une moindre mesure, sur les pistes de circulation secondaires.

<sup>22</sup> Rapport USD, page 34

<sup>23</sup> Énoncé de principe, page 29

<sup>24</sup> Rapport CL, page 14

<sup>25</sup> Rapport CL, page 33

**Démocratisation de l'accès au logement.** La politique en matière d'habitation préconisée par la Ville prévoit la fourniture de logements à l'intention de divers types de familles et de personnes de diverses catégories de revenus, en plus de satisfaire les besoins de personnes selon les diverses étapes de la vie auxquelles elles se trouvent. Les mécanismes permettant d'atteindre cet objectif ne sont toutefois pas clairement établis. Les aspects déterminants inhérents à l'application de ce principe sont davantage liés à la désignation nominative de la personne titulaire du droit au logement, donc de la propriété ou de la gestion de celle-ci comme tel, plutôt qu'à l'aspect visible du concept de la structure habitable. De toute évidence, les conceptions émanant de la charrette ne pourront que porter sur les aspects et éléments physiques rattachés à ce principe.

**Logements accessibles peu importe la catégorie de revenu.** Au moins 20 % des logements doit être destiné aux personnes dont le revenu familial se situe dans le tiers inférieur de la grille des catégories de revenu.<sup>26</sup> Par ailleurs, au moins 35 % des unités devraient pouvoir accueillir des ménages avec des enfants. Il faudrait aussi réfléchir à l'opportunité, au plan des avantages et des inconvénients, de disperser sinon plutôt de concentrer les unités de ce type.<sup>27</sup>

**Logements adaptés aux différents modes de vie et aux différentes étapes de la vie.** Il convient de rechercher un équilibre entre les types d'habitation offerts en fonction des besoins de diverses tranches d'âge et de modes de vie, et de logements abordables à l'intention de divers groupes et individus dont les revenus diffèrent. Les logements devraient y être accessibles à toutes les tranches de la population et susceptibles d'être adaptés de manière à satisfaire les besoins de chacun selon l'étape de la vie à laquelle l'on est rendu.<sup>28</sup>

**Logements accessibles à ceux qui sont incertains d'y rester à demeure.** Les locataires, peu importe la période pendant laquelle ils entendent y habiter, doivent pouvoir se sentir aussi « chez eux » au sein de cette collectivité que ceux qui y ont investi leurs avoirs.<sup>29</sup>

## 2. L'aménagement commercial

**Services commerciaux à distance de marche.** Les unités résidentielles devraient être situées au plus à 350 mètres (une distance de marche de trois à quatre minutes) des établissements offrant les provisions les services personnels de base.<sup>30</sup>

**Intégration de l'aménagement commercial.** Les occupations résidentielles et de vente au détail devraient être intégrées dans la mesure du possible et lorsque les circonstances le permettent.<sup>31</sup> Il convient de considérer l'intégration des occupations d'ateliers et de vente au détail aux occupations de type résidentiel dans les immeubles polyvalents ou à usage mixte.

**Services ouverts à la cité.** Les activités commerciales devraient être situées à des endroits susceptibles de favoriser l'essor du quartier tout en permettant de desservir et d'accueillir les résidents du quartier voisin.<sup>32</sup> Sans pour autant en faire un pré-requis, la norme d'un pied de superficie commerciale par quinze pieds de superficie résidentielle constituerait un bon point de départ.<sup>33</sup> L'on incite les équipes de conception à proposer et à poser les prémisses pouvant militer en faveur d'une augmentation ou d'une diminution de la norme suggérée ci-devant pour l'implantation d'espaces destinés à des fins commerciales.

<sup>26</sup> *Énoncé de politique*, page 20. Ces unités seront probablement admissibles aux programmes de logements subventionnés dont la gestion est confiée à un organisme à but non lucratif. Ces unités seraient louées à ces organismes par les propriétaires des immeubles en vertu d'un bail de 40 ans.

<sup>27</sup> *Énoncé de politique*, page 20

<sup>28</sup> Rapport USD, page 35

<sup>29</sup> *Énoncé de politique*, page 20

<sup>30</sup> Rapport USD, page 12

<sup>31</sup> *Énoncé de politique*, page 22

<sup>32</sup> *Énoncé de politique*, page 21

<sup>33</sup> *Énoncé de politique*, page 29



### 3. Vie productive et créative : espaces à bureaux

Services à l'intention des résidents. Il s'agit ici d'espaces à bureaux pour des commerces offrant des services de quartier auxquels l'on fait souvent appel, dans des immeubles à usage mixte situés à proximité des résidents.<sup>34</sup> Sans pour autant en faire un pré-requis, la norme d'un pied de superficie de locaux offrant des services par vingt-cinq pieds de superficie résidentielle (soit l'équivalent de 120 000 pieds carrés de locaux pour bureaux — ce qui permettrait de fournir des emplois à environ 350 personnes)<sup>35</sup> constituerait un bon point de départ. L'on incite les équipes de conception à proposer et à poser les prémisses pouvant militer en faveur d'une augmentation ou d'une diminution de la norme suggérée ci-devant pour l'implantation d'espaces à bureaux dans le quartier, qu'il s'agisse d'espaces dédiés à ces fins ou encore utilisés en combinaison avec une occupation mixte travail/bureau à domicile.

Services à l'intention des personnes de la région. Il y a présentement un excédent de l'offre d'espaces à bureaux dans les secteurs situés dans les environs du centre-ville, et notamment sur la rue Main et le long du corridor Broadway.<sup>36</sup> Malgré le souci de constituer des collectivités intégrées et à usage mixte, il convient de faire preuve de perspicacité en réfléchissant à l'opportunité d'ajouter une capacité supplémentaire d'espaces à bureaux sans que celle-ci ne soit justifiée par les besoins des résidents du quartier.

### 4. Vie productive et créative : espaces industriels

Emplois industriels. La Ville envisage l'établissement d'un objectif d'emploi pour le projet SEFC de l'ordre d'un emploi par ménage.<sup>37</sup> Ceci ne signifie pas qu'une personne par ménage qui s'y établit devra nécessairement y trouver un emploi, mais plutôt qu'il faut chercher à trouver un juste équilibre entre les ménages du quartier SEFC et les emplois offerts dans ce quartier. En presumant qu'effectivement la superficie moyenne d'une unité résidentielle y sera de 1 000 pieds carrés, l'on peut s'attendre à ce qu'environ 3 000 ménages s'établissent dans le secteur du site appartenant à la Ville. Plusieurs des commerces offrant les emplois requis seront situés entre First Avenue et Second Avenue. Ce secteur est situé à l'extérieur de la zone sur laquelle porte la charrette mais fait partie toutefois du secteur plus large assujéti au plan d'aménagement du quartier SEFC. Par conséquent, l'on demande aux participants à la charrette de commencer leurs délibérations en prenant pour acquis que les terrains appartenant à la Ville sont susceptibles de fournir des emplois pour environ 1 000 personnes. Ces emplois se répartiraient sans modèle établi, entre des occupations dans des bureaux, des commerces et des industries; les autres personnes seraient possiblement des travailleurs à domicile, profitant notamment de la possibilité d'offrir des espaces polyvalents.

---

<sup>34</sup> *Énoncé de politique*, page 23

<sup>35</sup> Les documents émanant de la Ville ne spécifient aucune norme quant au ratio à respecter par pied carré d'occupation de nature résidentielle en ce qui concerne le site SEFC. La norme proposée est inspirée des normes figurant dans la documentation de l'Institut du développement urbain.

<sup>36</sup> *Énoncé de politique*, page 23

<sup>37</sup> *Énoncé de politique*, page 51

S'agit-il d'usage « industriel » ou d'« ateliers »? La Ville cherche à déterminer quel type d'usage industriel permettra de soutenir la vitalité urbaine du centre urbain SEFC. Dans l'énoncé de politique, l'on reconnaît l'érosion graduelle de la distinction entre divers types d'activités : espaces à bureaux, commerces, industries et ateliers.<sup>38</sup> Par exemple, l'espace occupé par un artiste pour s'y loger et travailler constitue en fait un usage mixte de type résidentiel, commercial et industriel dans un même local.<sup>39</sup> Ce type d'usage constitue un apport important dans un quartier et n'a suscité aucune plainte digne de mention. Dans cet esprit et aux fins de la présente charrette de conception, les participants sont invités à évaluer les avantages potentiels de l'intégration de divers types d'espaces industriels à production restreinte, ou ce que l'on pourrait convenir d'appeler des ateliers.<sup>40</sup> Puisque les équipes de conception seront appelées à situer l'emplacement d'un ou de plusieurs centres de types d'usages mixtes, elles devraient être en mesure d'y intégrer des usages de type industriel à production restreinte ou d'ateliers au sein de ces centres d'activités. Ceci pourrait sans doute alors justifier l'inclusion au projet SEFC d'un usage de type « industriel » dont les activités n'avaient pas été envisagées de cette manière à ce jour (signalons à cet égard que pour chaque 100 000 pieds carrés supplémentaires d'espaces de type industriel/studio/atelier, l'on ajoute un potentiel de quelque 300 emplois additionnels, en moyenne).

L'industrie à la maison? Ces fonctions de type industriel/atelier pourraient être réalisées dans des immeubles à usage mixte de type commercial et résidentiel, suivant les circonstances.

## 5. Vie communautaire et espaces communautaires

Besoins en matière d'espaces communautaires. Le site SEFC deviendra le milieu d'activités sociales de prédilection tant pour les résidents de l'endroit que pour ceux du quartier avoisinant. Les résidents du quartier avoisinant sont présentement mal desservis en ce qui concerne les écoles, les parcs, les garderies et les centres communautaires. La planification actuelle prévoit l'inclusion à l'ensemble d'une école d'une superficie utile de quelque 35 000 pieds carrés, d'un centre communautaire d'une superficie utile de quelque 25 000 pieds carrés en sus d'aires extérieures pour la pratique de diverses activités récréatives, et une superficie utile de quelque 8 000 pieds carrés permettant de créer 180 places en garderie.<sup>41</sup> Les espaces en garderie devraient en principe être répartis à quatre emplacements différents ou même davantage, une partie de ces besoins pouvant notamment être comblée par des garderies en milieu familial.<sup>42</sup> L'école et le centre communautaire pourraient être situés dans un ou des immeubles distincts, ou encore dans des immeubles à usage mixte, mais alors il faudrait qu'ils procurent un accès direct à des espaces pour la pratique de loisirs tant actifs que passifs.<sup>43</sup>

<sup>38</sup> *Énoncé de politique*, page 25

<sup>39</sup> Ibid

<sup>40</sup> L'on retrouve une illustration de ce type d'usage industriel à production restreinte à Granville Island (notamment, la fabrication de kayaks), ce type d'usage coexistant avec d'autres types, dont la réparation d'embarcations, les services d'hôtellerie, les marchés communautaires, les ateliers à souffler le verre, et un type d'usage qui fait en sorte que ce modèle pourrait bien constituer l'exemple le plus extrême d'usages mixtes en Amérique du Nord, une usine de béton dont les camions chargés de béton transitent parmi les hordes de touristes.

<sup>41</sup> Rapport CL, page 35

<sup>42</sup> La Ville a déjà mis en branle le processus d'émission de permis de garderies en milieu familial.

<sup>43</sup> *Énoncé de politique*, page 28

**Peut-on concevoir une vie communautaire sans prévoir des espaces communautaires à cette fin?** La politique proposée par la Ville à cet égard, tant dans le cadre du rapport *USD* que de l'*Énoncé de politique*, met particulièrement l'accent sur la présence d'activités communautaires et de voisinage, d'espaces et d'aménagements dédiés à cet effet pour le quartier SEFC. La collectivité de SEFC doit notamment veiller à : prévoir des espaces permettant de pratiquer une vaste gamme d'activités culturelles;<sup>44</sup> créer des espaces facilitant mais n'imposant pas l'interaction sociale entre les résidents de l'endroit;<sup>45</sup> créer des rues dont la fonction la plus importante serait de procurer un endroit où les gens peuvent se rencontrer;<sup>46</sup> procurer une structure urbaine permettant aux résidents de ressentir un sentiment d'appartenance à leur quartier et de reconnaître le centre de leur quartier comme étant au « cœur » de leur vie sociale communautaire;<sup>47</sup> faire la démonstration manifeste de l'existence des principes du développement durable dans le plus grand nombre de bâtiments et d'espaces possible;<sup>48</sup> réutiliser les immeubles patrimoniaux et employer divers moyens afin d'expliquer la valeur patrimoniale de ces sites;<sup>49</sup> intégrer l'art public et les artistes à la phase initiale ainsi qu'au cours des étapes ultérieures de l'aménagement du quartier;<sup>50</sup> et fournir aux résidents le plus d'occasions possible de participer pleinement à la gouvernance de leur quartier.<sup>51</sup>

## 6. La circulation

**La rue pour tout, mais surtout pour les gens.** L'incidence de la circulation automobile doit être mitigée.<sup>52</sup> Il convient de donner la priorité aux autres modes de transport de manière à inciter les résidents à rompre la dépendance au transport par automobile et de privilégier la marche, le vélo et le transport en commun.<sup>53</sup>

**La rue où circulent les gens et les véhicules, lentement.** Les rues doivent pouvoir accueillir les véhicules en toute sécurité, lesquels doivent y circuler lentement.<sup>54</sup> Les rues larges encouragent la vitesse, alors que les rues plus étroites dotées d'un « frottement latéral » convenable favorisent la circulation lente. L'on constate qu'à Granville Island, piétons et voitures se partagent les rues sans bordures de manière assez harmonieuse. Les rues en cul-de-sac sont particulièrement propices à la cohabitation harmonieuse des piétons et des automobilistes qui les fréquentent. Les participants sont invités à proposer des idées novatrices quant à l'aménagement des rues et quant à l'opportunité de combiner ou de séparer la circulation piétonnière, cycliste, en tramway ou autre mode de transport, et la circulation automobile.<sup>55</sup>

<sup>42</sup> La Ville a déjà mis en branle le processus d'émission de permis de garderies en milieu familial.

<sup>43</sup> *Énoncé de politique*, page 28

<sup>44</sup> Rapport *USD*, page 38

<sup>45</sup> Rapport *USD*, page 36

<sup>46</sup> Ibid

<sup>47</sup> Ibid

<sup>48</sup> Rapport *USD*, page 39; *Énoncé de politique*, page 28

<sup>49</sup> Ibid

<sup>50</sup> Ibid

<sup>51</sup> Rapport *USD*, page 36

<sup>52</sup> *Énoncé de politique*, page 8; Rapport *USD*, page 12

<sup>53</sup> Rapport *USD*, page 22; *Énoncé de politique*, page 9

<sup>54</sup> *Énoncé de politique*, page 9

<sup>55</sup> Ibid

**Faciliter l'accès au transport en commun.** Les résidences devraient n'être qu'à une distance de marche de trois ou quatre minutes tout au plus (350 mètres) d'une desserte régulière de transport en commun.<sup>56</sup>

**Étendre la grille de circulation de la Ville.** Relier le quartier SEFC et le quartier Fairview notamment en procédant à l'extension des rues Yukon, Alberta, Columbia, Manitoba, Ontario, et Québec, sinon la plupart d'entre elles, jusqu'au quartier SEFC.<sup>57</sup> Ces liens routiers, bien que l'intention première n'est pas de favoriser la circulation automobile sur ces rues, serviront à augmenter le réseau d'espaces publics menant à False Creek, permettront aux cyclistes ainsi qu'aux piétons d'admirer les lieux et de les découvrir en empruntant l'accès situé plus au sud, aideront à préserver les vues, et faciliteront l'accès piétonnier ou cycliste des résidents de SEFC au corridor Broadway.<sup>58</sup>

**Établir une « rue Principale ».** First Avenue pourrait devenir l'artère commerciale névralgique du quartier. Les participants sont invités à proposer des façons d'aménager des services locaux et une artère commerciale axée sur la circulation piétonnière.<sup>59</sup> Suivant les circonstances, l'emplacement de ces services locaux et de l'artère commerciale pourrait être aménagé au nord de la First Avenue, possiblement sur l'une des rues nord-sud donnant accès au quartier, ou encore prendre la forme d'un square urbain.

**Établir l'emplacement d'une ligne de tramway.** Une ligne de tramway sous gestion municipale reliera éventuellement le site au réseau SkyTrain, au centre-ville, à Granville Island, et à d'autres endroits situés sur la rive sud de False Creek.<sup>60</sup> Bien que les points d'entrée et de sortie de cette ligne de tramway sont probablement déjà arrêtés, le parcours à l'intérieur du site ne l'est pas encore. Vous pouvez donc utiliser la ligne de tramway à titre d'élément d'aménagement urbain dans le cadre de vos travaux de conception.

**La rue au service de l'infrastructure écologique.** Par le passé, les rues n'étaient conçues qu'à une seule fin, soit la circulation automobile. Au mieux, leur conception permettait d'y intégrer deux fonctions, soit la circulation automobile et la circulation piétonnière. L'aménagement durable nous force à optimiser l'utilité et l'intégration de tous nos systèmes notamment l'infrastructure routière. Ainsi, en sus de servir à la circulation automobile, les rues conçues en fonction d'un aménagement durable doivent aussi servir à la circulation des piétons, du transport en commun, des vélos et des biens en général. Les rues conçues dans cet esprit deviennent également des espaces favorisant l'interaction sociale et le regroupement des gens, la distinction entre les parcs et les rues tombant alors de plus en plus en désuétude. Enfin, les rues s'inspirant du concept du développement durable constituent des éléments de l'infrastructure écologique, servant notamment à la canalisation et à l'assainissement de l'eau tout en procurant de l'ombre et un habitat pour diverses espèces. Ce qui plus est, ces rues dites « écologiques » servent toutes ces fonctions à moindre coût, et non en coûtant davantage, que les rues traditionnelles, quant à leur établissement et à leur entretien. Les participants sont invités à songer à consacrer environ 20 % du site à l'aménagement de telles rues écologiques.

<sup>56</sup> Rapport USD, page 14

<sup>57</sup> Énoncé de politique, page 9

<sup>58</sup> Rapport USD, page 15

<sup>59</sup> Énoncé de politique, page 9

<sup>60</sup> Énoncé de politique, page 8

## 7. La sécurité et la surveillance

La surveillance par les résidents. Concevoir les espaces publics de manière à favoriser leur surveillance par la proximité des résidents de l'endroit.<sup>61</sup>

Favoriser les activités sur la rue. Favoriser l'utilisation des rues pour la pratique de diverses activités sociales, commerciales et ludiques, contribuant ainsi à réduire l'attrait des espaces publics pour y pratiquer des activités illicites.<sup>62</sup>

## 8. Les espaces publics verts

Intégration de l'aménagement paysager au milieu urbain. L'intégration d'une dose généreuse d'espaces verts aux bâtiments, aux rues et aux infrastructures en général, en plus de privilégier cette solution pour les parcs, augmente la présence d'habitats, diminue les coûts énergétiques, contribue à l'assainissement de l'eau et aussi à la production d'aliments pour les résidents.<sup>63</sup>

Démocratiser l'accès à la zone côtière. L'accès libre à la zone côtière est l'un des principes caractéristiques des initiatives récentes et historiques de la Ville de Vancouver au plan de l'aménagement du milieu urbain. Le caractère équitable lié au développement durable fait d'ailleurs de ce principe un élément qui convient tout particulièrement à l'aménagement du site SEFC. Il convient donc d'assurer le lien à la zone côtière entre tous les secteurs du site et des quartiers situés à l'est, à l'ouest et au sud du site.<sup>64</sup> Par ailleurs, le sentier piétonnier et cycliste longeant le ruisseau devrait avoir une largeur moyenne de 60 pieds. L'aspect de cet espace peut varier, mais il se présentera à plusieurs endroits sous la forme d'un passage de 35 pieds de largeur, bordé d'une bande tampon riveraine d'environ 25 pieds. L'on pourrait à certains endroits intégrer à cet espace de 25 pieds<sup>65</sup> de largeur un type d'usage commercial (pour y accueillir, par exemple, la restauration extérieure). Il convient également d'intégrer à ce sentier des éléments de transition et d'interruption, notamment afin de répondre à des impératifs d'ordre écologique, culturel ou commercial.<sup>66</sup> Le rivage devrait être conçu de manière à présenter divers éléments du bord de mer accessibles à tous, en prévoyant notamment un débarcadère pour accueillir un traversier.<sup>67</sup> Il n'est pas prévu d'y accueillir une marina ni les embarcations à moteur.<sup>68</sup>

<sup>61</sup> Rapport USD, page 36

<sup>62</sup> Ibid

<sup>63</sup> Rapport USD, pages 22, 37, 27, 28, 22; Énoncé de politique, pages 32 et 42

<sup>64</sup> Énoncé de politique, page 7

<sup>65</sup> Ibid

<sup>66</sup> Énoncé de politique, page 15

<sup>67</sup> Ibid

<sup>68</sup> Rapport USD, page 30

### III. LA CONCEPTION ET LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DES BÂTIMENTS

La politique préconisée par la Ville de Vancouver est à l'effet de réduire les incidences environnementales attribuables aux bâtiments qu'elle possède. Une collectivité durable doit favoriser l'intégration de bâtiments qui fonctionnent en harmonie avec les cycles naturels, et non à leur détriment. Il convient notamment de diminuer la quantité de ressources entrant dans la composition et le fonctionnement des bâtiments. Il convient également de diminuer de manière appréciable la quantité de déversements et autres formes de rejets, qu'il s'agisse de chaleur résiduelle, de déchets ou d'eaux usées. Les participants sont invités à relever le défi consistant à tenir compte de l'incidence de la réduction des intrants et des extrants environnementaux sur l'aménagement des bâtiments et, par voie de conséquence, sur l'aménagement urbain dans son ensemble.

#### 1. Y a-t-il des types de bâtiments qui se prêtent davantage à l'aménagement durable ?

Y a-t-il des types de bâtiments qui se prêtent davantage à l'intégration du concept du développement durable en vue d'en atteindre les objectifs au plan social, économique et environnemental ?<sup>69</sup> Est-ce que l'objectif en matière de politique se rapportant à l'aménagement du site SEFC, dont la prémisse (c'est-à-dire, le caractère « durable » de cet aménagement) est impérative, permet de justifier effectivement que l'on s'écarte des scénarios conventionnels adoptés pour l'aménagement urbain de la Ville de Vancouver jusqu'à maintenant, soit l'édification de tours d'habitation de vingt à trente étages au dessus d'une « fondation » aux dimensions plus larges et plus étendues que l'on dit construite « à l'échelle des piétons et de la rue » ? La construction de bâtiments au profil plus effilé et coiffés d'énormes jardins sur la toiture ne pourrait-elle pas mieux répondre aux impératifs d'efficacité en matière d'utilisation et d'occupation du sol et des terrains et ainsi mieux favoriser l'atteinte des objectifs d'ordre social et environnemental poursuivis par ce projet ? Sinon, les atouts au plan environnemental, économique et esthétique font-ils en sorte que le *Vancouver Point Tower* demeure le type de bâtiment se prêtant le mieux à l'aménagement durable pour le site particulier dont nous disposons ? Ou encore, le meilleur choix réside-t-il dans la combinaison que l'on voit apparaître dans plusieurs nouveaux projets domiciliaires, où l'on voit surgir ça et là une tour d'habitation d'un bâtiment plus long et profilé qui lui sert de piédestal ? Les équipes de conception sont appelées à répondre à cette problématique en ayant à l'esprit que la charrette de conception à laquelle elles sont intégrées leur procure une occasion inédite et effectivement unique afin de présenter des solutions novatrices à cet égard et, partant, d'exercer une influence sur la politique qu'adoptera à l'avenir la Ville de Vancouver au sujet de cet enjeu de taille.

#### 2. Y a-t-il des emplacements qui seraient trop grands, sinon trop petits, pour y ériger un bâtiment ?

La Ville souhaite un aménagement plus peaufiné pour le site SEFC que ce qui a été fait dans le cadre d'autres projets récents. Quelle serait la superficie idéale d'un terrain sur lequel l'on érige un bâtiment dans le cadre du projet SEFC ? Y a-t-il des considérations d'ordre social, environnemental, ou économique qui influent sur les choix exercés à cet égard ? Devrait-il y avoir une plus grande ouverture d'esprit quant aux styles architecturaux et la configuration des bâtiments érigés sur les lots individuels, ou dans des quadrilatères différents, ou encore sur des rues différentes ? Y a-t-il lieu de favoriser un aménagement progressif du site ?<sup>70</sup> Quelle dimension devrait avoir chaque quadrilatère ? Bref, combien d'architectes ou de cabinets d'architectes différents devraient être mandatés afin de concevoir les bâtiments qui seront érigés sur le site ? Un ? Quatre ? Dix ? Cent ? Selon votre réponse à cette question, comment la Ville devrait-elle procéder au lotissement du site afin de s'assurer d'obtenir les résultats escomptés ?

<sup>69</sup> CL, page 6; Énoncé de politique, page 35

<sup>70</sup> Rapport USD, pages 16 et 30

### 3. L'éconergie des bâtiments

Les bâtiments doivent être conçus de manière à réduire la consommation totale d'énergie à un seuil d'au plus 285 kW/h par mètre carré par année,<sup>71</sup> ce qui représente environ la moitié de la norme actuelle. Il faudrait également réduire davantage la consommation de pointe, en ce qui concerne l'électricité, de manière à atteindre une moyenne de 33 W par mètre carré pour la demande régionale sollicitant les infrastructures d'énergie.<sup>72</sup>

### 4. Accroître l'apport d'énergie provenant des ressources renouvelables

Au moins 5 % de l'énergie consommée sur le site devrait provenir de sources d'énergie renouvelable présentes sur le site, dont les dispositifs solaires voltaïques, l'eau chauffée à l'énergie solaire,<sup>73</sup> et l'énergie géothermique. Le recours à l'énergie solaire, même pour une quantité d'énergie aussi modeste, aura une incidence non négligeable sur la conception des bâtiments et la forme de l'aménagement urbain.

### 5. Rapports entre les bâtiments et les emprises

La conception des bâtiments doit permettre l'intégration des espaces au niveau de la rue, surtout sur les rues orientées nord-sud, en prévoyant d'y intégrer le plus grand nombre possible de portes recevant le plus d'achalandage et de fenêtres donnant sur la rue.<sup>74</sup> Les bâtiments doivent également être conçus de manière à permettre le meilleur ensoleillement possible des espaces ouverts publics et semi-publics.<sup>75</sup>

### 6. Hauteur des bâtiments

La Ville a prescrit des limites de hauteur pour les bâtiments devant être érigés sur le site, selon leur emplacement. Ces normes visent à protéger les vues et à s'assurer de la compatibilité des immeubles construits sur le territoire SEFC avec le milieu urbain avoisinant. En principe, l'on cherche à limiter la hauteur des bâtiments à 300 pieds dans le secteur sud-est du site, puis à réduire graduellement la limite à une hauteur de 100 pieds, soit la hauteur maximale déjà autorisée pour le secteur situé sur Second Avenue, vers le milieu géographique du site, en abaissant encore cette limite à mesure que l'on arrive dans le secteur plus au nord, et maintenir cette limite assez basse à partir du milieu-nord du site jusqu'au secteur nord-ouest du site. La qualité des sols est la principale raison pour laquelle il a été décidé de réserver à des fins de parc le secteur du milieu-nord du site jusqu'à son extrémité nord-ouest. La construction de bâtiments est notamment interdite dans la zone réservée à l'emprise du pont de la rue Cambie, une lisière de 20 mètres longeant le versant est du pont. De plus, sur une distance supplémentaire de 15 mètres, la hauteur des bâtiments est limitée à quatre étages.<sup>76</sup> Au-delà de cette distance, il n'y a aucune restriction particulière relative à la présence du pont dont il y aurait lieu de tenir compte.

<sup>71</sup> Rapport *USD*, page 18

<sup>72</sup> Rapport *USD*, page 17

<sup>73</sup> *Énoncé de politique*, page 32

<sup>74</sup> *Énoncé de politique*, pages 33 et 113

<sup>75</sup> *Énoncé de politique*, page 34. La proposition visant l'aménagement de Creekside Landing se conforme de manière générale aux normes prescrites à cet égard, tel qu'illustré à la photographie de la maquette apparaissant à la première page intérieure du rapport *Creekside Landing*.

<sup>76</sup> *Énoncé de politique*, page 36

## 7. Vues existantes, vues mises en valeur et nouvelles vues

Règle générale, il convient de protéger les vues existantes des rues orientées nord-sud, et même de les mettre davantage en valeur.<sup>77</sup> Les consultants mandatés pour la réalisation du projet Creekside Landing ont notamment fait valoir l'importance de conserver la vue que l'on a vers le Centre des Sciences à partir de First Avenue.<sup>78</sup> Des nouvelles vues peuvent aisément être aménagées, notamment sur les berges, la silhouette des édifices du centre-ville et les montagnes au loin, un peu partout sinon sur l'ensemble du site. La priorité devrait d'ailleurs être donnée à l'aménagement de ces vues particulièrement intéressantes. Par contre, si la conservation d'une telle vue mettait en cause l'aménagement durable d'un élément du site, l'aménagement durable de l'élément doit alors primer.

## IV. LES CYCLES DE CROISSANCE ET DE DÉGRADATION

### 1. L'eau propre

Les niveaux actuels de consommation d'eau par habitant atteignent presque déjà la capacité maximale d'adduction d'eau à Vancouver. Il conviendrait de réduire la consommation d'eau par résident d'environ 130 litres par jour, dans la mesure du possible.<sup>79</sup> L'atteinte de cet objectif pourrait notamment se réaliser en recueillant l'eau de pluie afin qu'elle serve à actionner les chasses d'eau et à l'irrigation des divers aménagements sur le site.<sup>80</sup>

### 2. Les eaux ménagères

Envisager l'assainissement des eaux ménagères sur le site même, autant que possible, et leur utilisation subséquente aux fins d'irrigation et d'amélioration de l'hydrologie du sol.<sup>81</sup>

### 3. Les eaux usées

L'efficacité et l'efficience du système de traitement des eaux usées du district régional de Vancouver (GVRD) laissent à désirer. Le traitement est de type « primaire » et ne sert, à toutes fins utiles, qu'à séparer les déchets solides des déchets liquides. À la différence des systèmes mis en place dans les collectivités plus récentes, dotées de systèmes distincts pour les eaux usées et les eaux pluviales, à Vancouver les eaux d'égout septiques empruntent les mêmes canalisations que l'eau de pluie. Ainsi, les jours de pluie, les canalisations ne suffisent pas à la tâche et des eaux d'égout n'ayant virtuellement subi aucun traitement sont ainsi déversées dans English Bay, False Creek, Still Creek, Burrard Inlet, et le fleuve Fraser. Les eaux des plans récepteurs deviennent de plus en plus affectées par cette situation inadéquate en amont. Le traitement localisé à petite échelle des eaux usées d'un site donné semblerait l'une des solutions les plus prometteuses pour régler ce problème à long terme. Il existe des systèmes permettant de traiter intégralement les eaux usées provenant d'un groupe de bâtiments ou d'un seul bâtiment, selon le scénario envisagé, soit de l'intérieur des bâtiments, des espaces ouverts adjacents ou encore des jardins aménagés sur les toits. À titre d'hypothèse de travail, considérez qu'environ 20 % des eaux usées provenant de ces endroits serait traité sur place, grâce à un système de type aquasolaire ou à une autre technologie pertinente.<sup>82</sup> L'on pourrait notamment affecter une certaine partie des espaces ouverts à cette fin, et possiblement en usage mixte sur des aires naturelles et des aires destinées à servir d'habitat.

<sup>77</sup> Rapport *CL*, page 20

<sup>78</sup> Rapport *USD*, page 23

<sup>79</sup> *Énoncé de politique*, page 42

<sup>80</sup> *Ibid.* Il est à noter que la plupart des dispositifs permettant d'économiser l'eau seront en principe situés à l'intérieur des structures, et n'auront donc pas un effet significatif sur l'aspect extérieur des aménagements urbains sur le site.

<sup>81</sup> Rapport *USD*, page 25; *Énoncé de politique*, page 44

<sup>82</sup> *Énoncé de politique*, page 44; Rapport *USD*, page 11



#### **4. Les déchets domestiques**

Les participants sont invités à considérer l'implantation d'un système de compostage centralisé pour l'ensemble du quartier.<sup>83</sup> L'objectif établi pour l'ensemble du site SEFC est d'arriver à réduire la quantité des déchets solides acheminés vers des sites d'enfouissement à 20 % de la moyenne par habitant de l'ensemble de la Ville de Vancouver à cet égard.<sup>84</sup>

#### **5. Les résidus verts de récolte**

Tous les résidus verts de récolte, provenant de la taille, de la tonte, de la coupe, ou encore tombant sur le sol, doivent servir à amender les sols du site.<sup>85</sup>

#### **6. Les jardins maraîchers**

Prévoir l'espace et les services de soutien requis afin que les résidents puissent cultiver sur le site même 12,5 % de leur consommation personnelle annuelle de produits maraîchers. Les espaces affectés à cette fin pourraient être situés sur les toits des bâtiments, dans des aires semi-privées, et dans des aires désignées à cette fin dans des espaces publics ouverts.

<sup>83</sup> Rapport *USD*, page 10

<sup>84</sup> Rapport *USD*, page 22

<sup>85</sup> Rapport *USD*, page 22 (Il s'agit effectivement du double de la moyenne observée à Vancouver, mais seulement la moitié de la quantité récoltée par un résident typique du quartier Village Homes de la municipalité de Davis, en Californie).

## Aide-mémoire — Charrette de conception du projet SEFC, 20 au 23 octobre 1998

| CATÉGORIE                           | PARAMÈTRES DE PERFORMANCE ET DE RENDEMENT   | OBJECTIFS DE CONCEPTION  | QUANTITÉS  |
|-------------------------------------|---|--|--|
| <b>Eau de pluie</b>                 | Retenir et absorber la totalité de l'eau de pluie sur le site, sinon l'assainir intégralement avant de l'évacuer.   | Révéler visuellement le fonctionnement du système pluvial.   | <b>100 %</b> régénérée/propre.<br>Pas plus de <b>50 % de superficie imperméable</b>  |
| <b>Espaces ouverts fonctionnels</b> | Assainir l'eau, procurer des habitats, améliorer les sols.<br>Aménagement durable, social et écologique des places, routes et espaces publics. Procurer des loisirs à la collectivité, sur le site et à l'extérieur.<br>Prévoir des espaces de jardins communautaires pour les personnes n'en disposant pas sur les toits.  | Conférer une valeur importante d'ordre esthétique aux espaces verts fonctionnels.<br>Exprimer visuellement des idées novatrices axées sur la « re-création ».  | <b>60 %</b> des espaces verts possèdent une valeur à titre d'habitat.<br><b>2,75 acres</b> d'espace « à fonction durable » par 1 000 habitants<br><b>12,5 %</b> des produits maraîchers cultivés sur place   |
| <b>Sols</b>                         | Éviter l'exposition humaine aux sols toxiques.<br>Rémédier les sols dégradés dans la mesure du possible.  | Conférer une valeur d'ordre esthétique à la conception des éléments de remédiation des sols.   |  |
| <b>Espaces verts publics</b>        | Intégrer des doses généreuses de verdure dans l'aménagement des bâtiments et de l'infrastructure, notamment à des fins biologiques, énergétiques, utilitaires et de production alimentaire.<br>Relier tous les secteurs du site à un sentier riverain continu, aménagé en retrait à certains endroits. Le littoral devrait procurer un habitat riche et diversifié.                               | Formuler une nouvelle vision de l'aménagement favorisant un lien plus durable et enrichissant entre la ville et la mer, la terre et l'eau, les structures et les végétaux.                                     | <b>80 %</b> du littoral possède une valeur à titre d'habitat.<br><b>25 %</b> de la superficie des toits occupée par des plantes  |
| <b>Structures bâties</b>            | Convertir l'ancien entrepôt de sel Domtar à des fins d'utilité publique.<br>Favoriser l'usage mixte résidentiel, commercial et bureaux, au besoin.<br>Explorer les usages de type résidence/travail à domicile et d'atelier à titre de composante inhérente à la collectivité.<br>Veiller à la satisfaction des besoins de base à distance de marche des résidences.                              | Créer une collectivité dynamique favorisant les usages mixtes, s'intégrant aux collectivités voisines tout en conservant sa spécificité.<br>Mettre visuellement en valeur le concept du développement durable. | <b>3 200 000 pi<sup>2</sup> — 3 400 000 pi<sup>2</sup></b> , en sus de l'espace utilisé à des fins culturelles, récréatives et institutionnelles<br><b>Ratio moyen brut d'occupation de 1,6</b> pour l'ensemble du site, y compris les routes et les parcs |
| <b>Résidences</b>                   | Procurer du logement pour plus de 5 000 résidents.<br>Procurer du logement pour les gens de tout âge.<br>Procurer du logement pour les gens peu importe la catégorie de revenu.<br>Procurer du logement pour tous les types de familles, surtout pour les familles avec des enfants.  | Une collectivité durable est une collectivité équitable.<br>L'équité devrait ressortir également de la conception des lieux.   | Superf. moy. / unité = 1 000 pi <sup>2</sup><br>3 000 000 pi <sup>2</sup> d'espace résidentiel<br><b>Ratio moyen net d'occupation = 3</b><br>20 % — à faible revenu; 35 % - familles, dont 10 % à faible revenu  |
| <b>Stationnement</b>                | Fournir un espace de stationnement par unité d'habitation, en moyenne. Situer les emplacements de stationnement sur la rue, sur des terrains en surface ou sous des structures, ou sur des terrasses de stationnement.<br>Certains secteurs du site peuvent offrir moins d'un espace par unité, moyennant compensation dans d'autres secteurs du site.  | Éviter le « syndrome des rues sans âme » occasionné par les parcs de stationnement souterrains.<br>Les structures servant au stationnement devraient pouvoir ultérieurement être converties.                   | Moyenne d'un <b>(1) espace de stationnement par unité</b>  |
| <b>Vie commerciale</b>              | Favoriser l'usage mixte des activités commerciales et les usages résidentiels lorsqu'il est pratique de procéder ainsi.<br>Établir un centre commercial.<br>L'usage mixte résidentiel, atelier et commercial est permis.<br>Fournir des services à la collectivité vers l'extérieur du site.<br>Utiliser les activités commerciales comme moyen d'agrémenter les rues.                            | Manifester la nature publique de la vie commerciale.<br>Concevoir des rues conviviales en fonction de leur usage à des fins commerciales.  | <b>200 000 pi<sup>2</sup></b> (plus ou moins, selon les circonstances).<br><b>1 pied</b> d'espace commercial par <b>15 pieds</b> d'espace résidentiel. Distance maximale <b>&lt;350 m</b> des commerces aux résidences                                     |
| <b>Bureaux</b>                      | Fournir des espaces de bureau uniquement pour les services à l'intention des résidents du quartier.   | Manifester la nature publique des activités offertes dans les bureaux, le cas échéant.   | <b>100 000 pi<sup>2</sup></b> (plus ou moins, selon les circonstances)   |
| <b>Industrie</b>                    | Considérer l'intégration de nouveaux usages industriels de type « atelier », compatibles avec les usages résidentiels ou qui appuient ces usages.<br>Intégrer les usages industriels de type « atelier » aux structures et emplacements à usage mixte, au besoin.   | Favoriser la visibilité de ce type d'usage.<br>Agrémenter le(s) centre(s) communautaires en y favorisant l'implantation de ce type d'usage.  | <b>350 pi<sup>2</sup></b> par emploi<br>La Ville a établi un seuil de <b>1 000 emplois</b> pour le site (bureaux, industrie, commercial)   |
| <b>École</b>                        | L'école peut desservir les résidents du site SEFC et du milieu avoisinant.<br>L'école peut être intégrée à une structure ou un ensemble plus grand, en complémentarité avec d'autres usages publics ou privés.<br>L'école doit jouir d'un accès direct aux aires de loisirs actifs et passifs.<br>Favoriser l'emplacement de l'école dans le cadre d'un usage mixte avec le centre communautaire. | Profiter du programme d'apprentissage pour manifester la présence de l'espace civique.<br>Dynamiser le domaine public grâce aux activités offertes à l'école.  | École primaire de <b>35 000 pi<sup>2</sup></b>   |

| CATÉGORIE   | PARAMÈTRES DE PERFORMANCE ET DE RENDEMENT  | OBJECTIFS DE CONCEPTION  | QUANTITÉS   |
|---|--|--|---|
| <b>Centre communautaire</b>                               | Le centre communautaire peut desservir à la fois le quartier SEFC et les environs. Le centre peut être intégré à une structure ou un ensemble plus grand, à usage mixte.<br>Étudier les diverses fonctions auxquelles le centre peut servir. Par exemple, servira-t-il notamment à accueillir une bibliothèque, à présenter des expositions d'œuvres d'art, du théâtre, etc. ?<br>Le centre communautaire doit jouir d'un accès direct aux plateaux de loisirs.  | Profiter du programme d'activités du centre communautaire pour manifester la présence de l'espace civique.<br>Dynamiser le domaine public grâce aux activités qui y sont offertes. | Superficie de <b>25 000 pi<sup>2</sup></b> centre communautaire   |
| <b>Service de garde</b>                                   | Les places en service de garde doivent être disséminés en au moins quatre endroits différents.<br>Un certain nombre de places peuvent être réservées à la garde en milieu familial.  | Les enfants doivent être vus et entendus.  | <b>180 places</b>   |
| <b>Aménagement des rues et de la circulation</b>          | Mitiger l'incidence des véhicules automobiles.<br>Prévoir une variété de modes de transport pouvant s'intégrer à un réseau continu et complémentaire.<br>Relier les rues du site aux rues à l'extérieur du site.<br>Favoriser un accès universel.  | Manifester la présence des piétons.<br>Conserver les vues vers les extrémités des rues sillonnant le site.<br>Dessiner les rues en fonction des largeurs minimales permises.       | <b>Aucune résidence à plus de 350 m</b> du transport en commun.<br>Sentier côtier d'une <b>largeur typique de 60 pieds</b> .<br><b>60 %</b> de la superficie de la rue consacrée à des modes de transport autres que l'automobile.      |
| <b>Rue principale</b>                                     | Élaborer un scénario d'implantation d'une rue principale sur First Avenue.<br>Sinon, proposer un autre endroit.  | Le « cœur » de la collectivité et son centre commercial peuvent-ils coexister en un seul et même endroit ?   |   |
| <b>Tramway</b>  | Tracer le parcours du tramway aménagé « à l'échelle des piétons ».   | Faire du tramway une installation collective et un moyen d'animer la rue.  | Le tramway arrive par First Avenue et empruntera sans doute le tracé de cette rue sur le secteur ouest du site.<br>Les points de sortie à l'est sont à déterminer.  |
| <b>Rues écologiques</b>                                   | Concevoir des rues servant notamment à assainir l'eau, procurer des habitats, accueillir les piétons, ainsi qu'à favoriser l'interaction sociale.  | Conférer une valeur primordiale d'ordre esthétique aux rues écologiques.   |   |
| <b>Lotissement</b>  | Présenter un plan de lotissement, y compris les dimensions des lots. La Ville souhaite peaufiner l'aménagement de ce site, par rapport aux autres projets domiciliaires. Le plan d'ensemble que vous présenterez peut illustrer les lots plutôt que des bâtiments.   | La dimension des lots est l'élément le plus déterminant quant à la convivialité d'un aménagement en milieu urbain.   | Prévoir entre <b>30 et 300 lots</b> , chacun disposant des services individuels requis.   |
| <b>Performance et rendement énergétique des bâtiments</b> | Réduire la demande de consommation d'énergie des bâtiments (l'essentiel de cet objectif sera atteint par l'intégration d'éléments conceptuels propres aux bâtiments et dont la planification dépasse la portée du présent exercice; toutefois, la dimension de l'assise et la forme des bâtiments font exception à cette règle).<br>Orienter les bâtiments en fonction de l'énergie solaire, en évitant notamment de nuire à l'ensoleillement.   | Comment l'aménagement urbain du site est-il influencé par le souci de l'économie d'énergie, notamment en fonction de la dimension de l'assise et la forme des bâtiments ?          | <b>75 %</b> des bâtiments jouissant d'une bonne orientation solaire.<br><b>90 %</b> de l'énergie provenant de ressources renouvelables (dont l'hydroélectricité).<br><b>5 %</b> de la consommation en énergie produite sur le site même |
| <b>Hauteur et agglutination des bâtiments</b>             | Les bâtiments érigés dans le coin sud-est du site peuvent atteindre jusqu'à 300 pieds de hauteur.<br>Diminuer ou éliminer, si possible, les situations d'ombrage sur des espaces ouverts ou d'autres structures, en toute saison.<br>Prévoir le plus grand nombre possible d'unités d'habitation avec emprise au niveau du sol pour les familles comportant des enfants.<br>La contamination des sols rend les travaux d'excavation en profondeur particulièrement ardu dans le secteur ouest du site. | Quelle perspective urbaine convient-il de conférer à l'aménagement de cette collectivité durable ?   | Hauteur maximale de <b>300 pieds</b> .<br>Interdiction de construire sur une lisière de <b>20 m de largeur</b> à l'emprise du pont.   |
| <b>Traitement des eaux usées et des déchets</b>           | Favoriser le traitement des eaux ménagères et des eaux usées le plus possible sur le site même.<br>Favoriser le compostage intégral de tous les déchets végétaux provenant du site.<br>Prévoir un système de recyclage pour chaque immeuble pluri-familial.  | Choisir les emplacements des divers systèmes en fonction des occasions de sensibilisation de la population.  | Traitement de <b>25 %</b> des eaux d'égout sur le site même.<br>Réduire la quantité de déchets solides à <b>200 kg/personne/année</b> .   |

## PRÉCIS DE CONCEPTION : Burnaby Mountain (SFU)

| OBJECTIFS DE CONCEPTION   | PARAMÈTRES DE PERFORMANCE ET DE RENDEMENT   | QUANTITÉS  |
|---|---|--|
| <b>A. ÉQUITÉ ET VITALITÉ</b>  |   |  |
| <p>AI. Réaliser des conceptions visuelles évocatrices de l'aménagement d'une collectivité universitaire soucieuse des piétons, responsable dans ses choix écologiques et favorisant l'usage mixte de ses différentes composantes.</p>     | <ul style="list-style-type: none"> <li>Favoriser les usages mixtes insufflant une vitalité accrue aux rues sillonnant le site.</li> <li>Localiser les services, les emplois et le transport en commun près des résidences, au sein d'un réseau convivial de rues adaptées à la circulation pédestre.</li> <li>Envisager divers scénarios combinant vie professionnelle et milieu résidentiel afin d'augmenter la gamme des choix à cet égard tout en favorisant la vitalité des rues.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>100 % des résidents vivant à l'intérieur d'un périmètre de 350 à 400 mètres des boutiques et des services.</li> <li>Réduire le nombre de MVP de 40 % en moyenne grâce à un modèle de collectivité intégrée et privilégiant les usages mixtes.</li> </ul>  |
| <p>A2. Veiller à ce que le plan d'aménagement propose une gamme diversifiée de densités d'occupation, de types de logement et de modes d'occupation de manière à convenir à diverses personnes et à divers types de familles.</p>         | <p><b>Efficiencia et habitabilité de l'usage à des fins résidentielles</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Fournir suffisamment de logements permettant d'accueillir jusqu'à 10 000 résidents, sans dépasser le seuil maximal de 4 536 unités d'habitation.</li> <li>Envisager divers types d'habitations : maisons en rangée avec emprise au sol, tours d'habitation à mi-hauteur offrant des logements locatifs et des copropriétés, résidence et travail à domicile, dépendances, de type coopérative ou en co-occupation.</li> </ul>   | <p><b>Secteur Est</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ratio moyen d'occupation de 1,7 (60 unités à l'acre), soit 3 049 unités</li> </ul> <p><b>Secteur Sud</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ratio moyen d'occupation de 0,9 (30 unités à l'acre), soit 1 488 unités</li> </ul>  |
|   | <p><b>Logements accessibles à toutes les catégories de revenu</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Procurer des logements convenant à toutes les personnes, quel que soit leur âge, mode de vie, catégorie de revenu ou type de famille, notamment pour les étudiants, professeurs, le personnel universitaire, les célibataires et les familles.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Prévoir une proportion d'au moins 35 % des logements destinés à des familles (avec des enfants).</li> <li>Réserver une partie des logements pour une occupation de type résidence et travail à domicile.</li> </ul>   |
|   | <p><b>Stationnement pour les résidents</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Réduire la norme en matière de stationnement : un (1) espace par unité principale de logement.</li> <li>Autoriser le stationnement sur la rue, de manière à éviter le « syndrome de la rue sans âme ».</li> <li>Considérer le stationnement en temps partagé en fonction d'usages limitrophes et dont l'horaire permet un tel aménagement.</li> <li>Remplacer les espaces de stationnement en surface par des structures destinées au stationnement.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Moyenne d'un (1) espace par unité principale de logement.</li> <li>Les espaces de stationnement pour les dépendances peuvent être attribués en fonction de la superficie de l'unité (par exemple, l'on peut prévoir un (1) espace par 1 000 pi<sup>2</sup>, etc.).</li> </ul>   |
| <p>A3. Procurer un milieu peaufiné et intégré au plan de l'activité humaine dans chaque quartier, dont la possibilité de travailler à domicile et à des endroits n'étant pas présentement affectés à ces fins par l'université (SFU).</p> | <p><b>Une «rue Principale» et le cœur du village</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Proposer des scénarios de localisation du cœur du village et une « rue Principale » commerciale.</li> <li>Localiser les activités commerciales et les bureaux dans des endroits favorisant la vitalité du district et offrant un accueil chaleureux également aux visiteurs.</li> <li>Intégrer des usages de type recherche universitaire/services administratifs, commercial et « incubateur d'entreprises » au cœur du village.</li> </ul>          | <ul style="list-style-type: none"> <li>Prévoir entre 10 000 m<sup>2</sup> et 20 000 m<sup>2</sup> (entre 110 000 pi<sup>2</sup> et 220 000 pi<sup>2</sup>) pour les locaux commerciaux.</li> <li>Prévoir une superficie additionnelle de 9 290 m<sup>2</sup> (100 000 pi<sup>2</sup>) pour les locaux à bureaux.</li> <li>Envisager la possibilité de substituer des locaux à bureaux de fine pointe à des unités d'habitation.</li> </ul> |

## PRÉCIS DE CONCEPTION : Burnaby Mountain (SFU)

| OBJECTIFS DE CONCEPTION | PARAMÈTRES DE PERFORMANCE ET DE RENDEMENT   | QUANTITÉS  |
|-------------------------|---|--|
|                         | <p><b>Stationnement pour la clientèle des commerces</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Autoriser le stationnement sur la rue, de manière à éviter le « syndrome de la rue sans âme ».</li> <li>• Optimiser les occasions de stationnement en temps partagé dans des structures adaptées à cet usage et situées à proximité de manière à fournir suffisamment de places de stationnement.</li> <li>• Remplacer les espaces de stationnement en surface par des structures destinées au stationnement.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un (1) espace de stationnement par unité dans les ensembles à usage mixte</li> <li>• 1,6 espaces par unité — appartements</li> <li>• 1,75 espaces par unité — maisons semi-détachées (et 0,25 par unité, pour les visiteurs)</li> </ul>   |
|                         | <p><b>Vie communautaire et équipements communautaires</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les services communautaires doivent être adaptés aux besoins de l'ensemble de la collectivité et offrir un lieu de rencontre favorisant l'interaction entre la collectivité universitaire et les résidents de la nouvelle collectivité venus s'y établir.</li> <li>• Les écoles et les services de garde doivent jouir d'un accès direct aux aires de loisirs tant actifs que passifs.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un (1) service d'incendie (immeuble d'une superficie de 1 071 m<sup>2</sup> (11 000 pi<sup>2</sup>))</li> <li>• Au moins deux (2) garderies d'une superficie intérieure d'au moins 223 m<sup>2</sup> (2 400 pi<sup>2</sup>) et jouissant d'un plateau extérieur d'une superficie d'au moins 35 m<sup>2</sup> (377 pi<sup>2</sup>) chacune.</li> <li>• Jusqu'à deux (2) écoles, d'une superficie de 3 048 m<sup>2</sup> (35 000 pi<sup>2</sup>) chacune</li> </ul> |
|                         | <p><b>Milieu universitaire</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Planifier l'expansion ultérieure du site en accord avec le plan d'aménagement DPC tout en envisageant l'opportunité d'intégration accrue entre les usages de type universitaire et le caractère commercial du cœur du village.</li> <li>• Maintenir la capacité et l'emplacement général actuel de la fonction d'embarcadère et de débarcadère d'autobus, tout en proposant des scénarios de reconfiguration de cette fonction.</li> <li>• Envisager les scénarios de réutilisation de l'emplacement actuel de la station service en fonction de l'implantation du service des incendies et de la sécurité civile.</li> <li>• Envisager l'implantation d'un réservoir d'eau additionnel en prévision de l'aménagement du quartier sud du site.</li> <li>• Adapter l'Annexe située à l'est afin qu'elle puisse servir à d'autres activités universitaires sinon à accueillir l'école, le centre communautaire ou toute autre fonction utile.</li> <li>• Il est permis de relocaliser le <i>President's Residence</i>. Le nouvel aménagement devrait intégrer des nouveaux éléments culturels.</li> <li>• Envisager la reconfiguration de l'aire de stationnement, ainsi que l'aménagement d'un espace public intégrant les installations de BC Hydro.</li> </ul> |  |

## PRÉCIS DE CONCEPTION : Burnaby Mountain (SFU)

| OBJECTIFS DE CONCEPTION  | PARAMÈTRES DE PERFORMANCE ET DE RENDEMENT  | QUANTITÉS   |
|--|--|---|
| <p>A4. Établir des typologies urbaines dans la conception des bâtiments, de l'aménagement de la collectivité et de la circulation, en fonction du Plan directeur de l'Université et de l'axe ou l'artère principale de circulation qui y est prévu, en utilisant la typologie des rues à titre d'armature principale de l'espace public.</p> | <p><b>La rue pour tout, mais surtout pour les gens</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduire l'incidence de la circulation automobile.</li> <li>• Favoriser le recours à tous les modes de transport en les intégrant à un réseau continu et complémentaire.</li> <li>• Concevoir des rues ayant également pour fonction d'assainir l'eau, de procurer des habitats, d'y accueillir des personnes et de favoriser l'interaction sociale.</li> <li>• Situer les résidences à une distance de marche d'au plus trois ou quatre minutes des dessertes régulières du transport en commun.</li> <li>• Les réseaux de circulation piétonnière doivent être accessibles à tous.</li> </ul>                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 20 % du site doit comporter des rues écologiques.</li> <li>• Les services de base (commerces et transport en commun) ne doivent être situés à plus de 350 à 400 mètres des résidences afin que l'on puisse s'y rendre aisément à pied.</li> <li>• La densité de la circulation automobile ne doit pas dépasser la densité actuelle de la circulation automobile à l'université aux heures de pointe.</li> <li>• Privilégier la circulation de modes de transport autres que l'automobile sur 60 % de la surface des rues.</li> </ul> |
|  | <p><b>Taille des pavillons et dimensions des lots</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Présenter un plan d'ensemble des pavillons illustrant la configuration et l'échelle la plus appropriée eu égard à l'aménagement d'un milieu favorisant l'intégration physique et sociale de toutes les composantes (le plan que vous présenterez peut illustrer les lots plutôt que des bâtiments).</li> <li>• La dimension des lots est l'élément le plus déterminant quant à la convivialité d'un aménagement en milieu urbain. Envisager divers scénarios de lots de dimensions variées dont la fonction serait notamment d'assurer la diversité des choix et des modes d'occupation des logements.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Revoir les divers scénarios possibles quant aux normes en matière de marges de retrait, tant pour les bâtiments résidentiels que commerciaux, sans toutefois modifier les normes se rapportant aux zones riveraines.</li> <li>• Envisager le scénario de lotissement permettant de réaliser le mieux l'harmonie des rapports souhaitables entre la présence des bâtiments et les éléments du domaine public au sein de cette collectivité.</li> </ul>  |
|  | <p><b>Marges de retrait des bâtiments</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Concevoir la configuration des marges de retrait des bâtiments et du lotissement de manière à satisfaire le mieux possible aux objectifs en matière d'habitabilité des lieux et de la vitalité des rues.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les marges de retrait des bâtiments résidentiels et commerciaux doivent contribuer à accroître la vitalité des rues.</li> </ul>  |
|  | <p><b>Hauteur des bâtiments</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tenir compte des incidences potentielles de la hauteur et de l'agglutination des bâtiments sur les vues existantes et l'ensoleillement du site, en plus des considérations liées à l'habitabilité et des vues dont pourront jouir les nouveaux résidents de l'endroit.</li> <li>• Les structures devraient permettre de jouir des vues tant vers l'extérieur du site qu'au sein de celui-ci.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les bâtiments du quartier Est ne doivent pas comporter plus de 10 étages; leur hauteur ne doit pas être supérieure à 33,5 m (109,9 pi).</li> <li>• Les bâtiments du quartier Sud ne doivent pas comporter plus de 4 étages; leur hauteur ne doit pas être supérieure à 16,5 m (54,1 pi).</li> <li>• La hauteur des bâtiments du voisinage immédiat de l'université ne doit pas être supérieure à 37 m (121,39 pi).</li> </ul>  |

## PRÉCIS DE CONCEPTION : Burnaby Mountain (SFU)

| OBJECTIFS DE CONCEPTION  | PARAMÈTRES DE PERFORMANCE ET DE RENDEMENT   | QUANTITÉS |
|--|---|-----------|
| <p>A5. Élaborer un style architectural convenable dont les éléments viennent compléter et mettre en valeur les caractéristiques architecturales actuelles de l'Université.</p>   | <p><b>Typologie des bâtiments</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Quels types de bâtiments conviennent le mieux à l'atteinte des objectifs établis dans le cadre de l'aménagement de cette collectivité au plan social, économique et environnemental ?</li> <li>• Les structures doivent compléter et mettre en valeur les caractéristiques architecturales actuelles de l'Université.</li> <li>• Les bâtiments doivent s'harmoniser au paysage. Intégrer des doses généreuses de verdure dans l'aménagement des bâtiments, notamment afin de favoriser les économies d'énergie, de contribuer à l'assainissement de l'eau et de susciter les conditions propices à la production alimentaire sur le site.</li> </ul>   |           |
|  | <p><b>B. FONCTIONS ÉCOLOGIQUES</b></p>  |           |
| <p>B1. Concevoir des aménagements soucieux de l'habitat des poissons, assurant la conservation et la mise en valeur des environnements fragiles et des zones dégradées (terres humides, cours d'eau, ravins, bassins hydrographiques, zones de réapprovisionnement en eau de la nappe souterraine dont les sols sont fragiles ou instables, etc.), tout en conservant ou en améliorant le rendement écologique des habitats naturels, de l'hydrologie et de la géomorphologie du milieu.</p> | <p><b>Protection de l'environnement naturel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les concepts proposés devraient être élaborés à partir de l'écologie et de la topographie naturelles du site, et chercher à en intégrer les capacités et caractéristiques inhérentes plutôt qu'à s'en démarquer.</li> <li>• Protéger et conserver à leur état naturel les principaux cours d'eau, conformément aux lignes directrices émanant du ministère des Pêches et des Océans et du ministère de l'Environnement.</li> <li>• Favoriser l'intégration de la collectivité à la lisière de la forêt.</li> <li>• Préserver les arbres et les regroupements d'arbres.</li> <li>• Sauvegarder l'écologie <i>in situ</i> de l'enclave Naheeno.</li> <li>• Protéger les couloirs de gagnage de la faune et les couloirs de verdure sillonnant le site.</li> <li>• Concevoir une stratégie axée sur la forêt urbaine et qui procure des habitats, mitige les incidences des eaux pluviales, procure de l'ombrage pour les bâtiments et crée des liens visuels et écologiques avec la forêt environnante.</li> </ul> |           |
| <p>B2. Réfléchir à la problématique issue de la contradiction apparente entre l'usage intensif des terrains en milieu urbain et les politiques environnementales, et tenter de résoudre cette dichotomie.</p>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Proposer des solutions visant à résoudre les conflits entre l'usage intensif des terrains en milieu urbain et le désir de mettre en valeur les fonctions écologiques des éléments du site.</li> </ul>  |           |

## PRÉCIS DE CONCEPTION : Burnaby Mountain (SFU)

| OBJECTIFS DE CONCEPTION   | PARAMÈTRES DE PERFORMANCE DE RENDEMENT   | QUANTITÉS   |
|---|--|---|
| <p>B3. Conserver, établir et relier, selon le cas, les espaces publics, les espaces forestiers intacts, les parcs et les aires de loisirs. Conserver et améliorer le domaine public.</p>  | <p><b>Parcs, cours d'écoles, squares et couloirs de verdure</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Favoriser la combinaison des fonctions (écologiques et récréatives) dans la mise en œuvre des stratégies d'aménagement des parcs et des espaces ouverts.</li> <li>• Conférer un caractère d'ordre esthétique aux éléments écologiques utilitaires.</li> <li>• Les squares urbains et les rues écologiques devraient intégrer des activités se pratiquant habituellement dans les parcs, des caractéristiques de bioremédiation, ainsi que des marais d'épuration et de remédiation des eaux ménagères et des eaux usées.</li> <li>• Relier les zones riveraines et forestières aux parcs publics, cours d'écoles, squares et cours d'eau sillonnant le site, selon un schéma d'aménagement bénéfique à chacun de ces éléments.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 60 % des espaces ouverts devraient pouvoir servir d'habitat aux espèces présentes.</li> </ul>  |
| <p>B4. Évaluer le potentiel, au plan de l'architecture et de l'aménagement de la collectivité dans son ensemble, des éléments inhérents au concept d'infrastructure écologique, lequel préconise l'intégration des routes, services d'utilité publique et réseaux d'égouts pluviaux aux réseaux des ruisseaux et des habitats présents sur le site.</p> | <p><b>L'infrastructure écologique</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Optimiser les investissements consacrés aux infrastructures en intégrant à leur conception des fonctions multiples, notamment au plan des loisirs, du transport multimodal et de la bonification écologique, en plus d'y intégrer des fonctions de biorémédiation.</li> <li>• Intégrer à la conception de ces systèmes les principes des meilleures pratiques de gestion pour assurer la qualité de l'eau.</li> </ul>   |   |
| <p>B5. Envisager les autres stratégies présentant des rapports coûts/bénéfices avantageux et dont l'objet est de mitiger les incidences à l'extérieur du site des activités humaines ayant lieu sur le site.</p>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tenter de remédier aux pratiques antérieures moins soucieuses de l'écologie en matière d'usage des terrains en milieu urbain.</li> <li>• Considérer l'aménagement d'un système entièrement en surface pour la gestion des eaux pluviales.</li> </ul>  |   |
| <p>B6. Démontrer comment l'on peut réaliser les objectifs sous-tendant les politiques préconisées par les autorités locales et régionales de manière plus efficace grâce à la construction de bâtiments présentant un rendement environnemental supérieur et en adaptant les ouvrages existants selon ces normes.</p>                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Faire en sorte que les rues, les places et les autres espaces ouverts contribuent également à la réalisation des objectifs tant écologiques que culturels du projet.</li> <li>• Les concepts devraient permettre de révéler et de célébrer les processus de déplacement, d'assainissement, et d'infiltration de l'eau de pluie.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• La superficie imperméable du site ne devrait pas être supérieure à 50 % de la superficie totale du site.</li> <li>• Faire en sorte qu'au moins 80 % des précipitations tombant au cours d'une année moyenne soient absorbées dans le sol.</li> </ul> |



## PRÉCIS DE CONCEPTION : Burnaby Mountain (SFU)

| OBJECTIFS DE CONCEPTION  | PARAMÈTRES DE PERFORMANCE ET DE RENDEMENT  | QUANTITÉS   |
|--|--|---|
|  | <b>C. ÉCONOMIE</b>   |   |
| C1. Veiller à ce que l'aménagement procure des avantages financiers ultérieurs à l'Université Simon Fraser.  | <p>La société BMCC espère établir un fonds de dotation à même le produit de l'aménagement de ces terrains, en plus de réaliser les autres objectifs qu'elle s'est fixés à cet égard. Elle souhaite que l'aménagement du site y permettra l'essor d'une collectivité jouissant d'un rayonnement international, notamment en raison de la qualité de vie que l'on y retrouve et du souci de la collectivité de s'y donner un aménagement qui respecte les attributs naturels du site tout en bénéficiant de leurs atouts.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Les concepteurs sont invités à proposer des concepts illustrant cet esprit écologique et qui sont susceptibles d'être favorablement accueillis par des nouveaux résidents potentiels, sollicitant ainsi le marché existant et stimulant l'essor d'un nouveau marché.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Proposer une diversité de types d'habitations et de modes d'occupation en fonction des recommandations de l'étude stratégique réalisée à cet égard.</li> </ul>   |
| C2. Envisager divers scénarios permettant de diminuer les coûts immédiats et ceux du cycle de vie utile de l'infrastructure du site, en privilégiant les solutions qui favorisent l'intégration des capacités naturelles du site et non celles qui vont à l'encontre de celles-ci. | <p><b>Le chauffage et le refroidissement</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Concevoir l'aménagement en tenant compte des impératifs climatiques; réduire la demande en consommation d'énergie des bâtiments en prévoyant une orientation solaire optimale, l'ensoleillement, le chauffage solaire passif, et l'éclairage naturel, en conservant les vues intéressantes du site.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Réduire la consommation énergétique totale des bâtiments au seuil cible de 285 kWh/m<sup>2</sup> par année (soit environ la moitié de la norme).</li> <li>Au moins 10 % de l'énergie consommée sur le site devrait être produite à partir de ressources renouvelables provenant du site même, dont les systèmes solaires, l'énergie solaire passive, le chauffage de l'eau à l'énergie solaire et l'énergie géothermique.</li> <li>75 % des bâtiments doivent bénéficier d'une bonne orientation.</li> </ul> |
| C3. Tenir compte de la comptabilisation des coûts du cycle de vie utile des équipements afin de déterminer l'efficacité économique des investissements.  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Prendre en considération la durabilité et l'efficacité à long terme des bâtiments et de l'infrastructure du site, y intégrant des éléments permettant de réaliser des gains à long terme.</li> </ul>  |   |
| C4. Illustrer le rapport existant entre l'habitabilité, le caractère abordable des coûts, et la compatibilité écologique dans le contexte d'une collectivité durable.  | <ul style="list-style-type: none"> <li>La conception doit expliciter le lien entre le mieux-être social, l'intégrité écologique et l'efficacité économique des moyens mis en œuvre.</li> </ul>   |   |

## PRÉCIS DE CONCEPTION : Burnaby Mountain (SFU)

| OBJECTIFS DE CONCEPTION   | PARAMÈTRES DE PERFORMANCE ET DE RENDEMENT   | QUANTITÉS |
|---|---|-----------|
|   | <b>D. SENSIBILISATION</b>   |           |
| <p>D1. Identifier des concepts d'aménagement adaptés au marché de manière à ce que l'aménagement procure des avantages financiers ultérieurs à l'Université Simon Fraser.</p>                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les espaces communs situés entre les bâtiments et le paysage naturel avoisinant constituent des éléments clés de l'aménagement du campus, procurant des aires interstitielles et interactives suscitant la manifestation du rassemblement, du débat social, de l'exploration et de la soif du savoir.</li> <li>• Ces éléments des formes architecturales, de l'aménagement collectif et de la gestion environnementale sont des composantes extrêmement prisées dans un milieu universitaire et devraient être célébrés à titre d'éléments constitutifs incontournables dans l'aménagement du site.</li> <li>• L'aménagement doit communiquer un esprit célébrant l'existence et l'apprentissage holistique et continu.</li> </ul> |           |
| <p>D2. Concevoir un modèle de « collectivité universitaire » qui soit à la fois contemporaine et complémentaire de la vision initiale proposée pour l'aménagement du campus de l'Université Simon Fraser.</p> | <p><b>L'espace public au sein de la collectivité de Burnaby Mountain</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le milieu bâti doit traduire le souci des valeurs d'intégration, de communication et de sensibilisation dans l'ensemble de la collectivité.</li> <li>• Les activités de recherche et d'enseignement sont ainsi revalorisées à titre d'éléments à la fois évidents et primordiaux du milieu de vie de la collectivité universitaire.</li> <li>• Les concepts doivent chercher à harmoniser les fonctions de recherche et d'enseignement à l'activité au sein de la rue et du cœur du village.</li> </ul>   |           |

---

**Annexe C**  
**Grille des enjeux de l'aménagement urbain durable**

# Annexe C — Grille des enjeux de l'aménagement urbain durable

## Enjeux dans l'aménagement d'une collectivité durable

|   | Utilisation des terrains  | Transports  | Espaces ouverts  | Milieu bâti  |
|---|---|---|--|--|
| <b>L'ÉNERGIE ET LA QUALITÉ DE L'AIR</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Procurer un aménagement à usage mixte dont la densité d'occupation est suffisamment élevée pour soutenir l'implantation d'un système pratique de transport en commun.</li> <li>• Assurer la diversité des types d'habitation.</li> <li>• Situation des zones à densité élevée près des transports en commun et dans le centre des agglomérations.</li> <li>• Concevoir une structure urbaine soucieuse des piétons, souple et perméable.</li> <li>• S'assurer de l'affectation des terrains en fonction des besoins de la nouvelle infrastructure écologique.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Développer les systèmes prioritaires (piétons, cyclistes, transport en commun, mouvement des biens, automobiles).</li> <li>• Concevoir des rues les plus étroites possible.</li> <li>• Concevoir les rues de manière à ce que les piétons aient préséance et que les automobiles y circulent lentement.</li> <li>• Établir les normes de stationnement les plus basses possible; étudier l'opportunité d'établir une zone où la circulation automobile est interdite.</li> <li>• Proposer des sentiers de navette cycliste.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Planifier l'aménagement des espaces ouverts de manière à soutenir les réseaux piétonniers et cyclistes et la gestion du réseau pluvial de surface.</li> <li>• Réduire les espaces gazonnés au minimum dans les parcs et privilégier le couvert forestier.</li> <li>• Veiller au caractère intéressant et sécuritaire des espaces ouverts publics.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Concevoir des bâtiments écologiques et éconergétiques.</li> <li>• S'assurer que les dimensions des bâtiments permettent l'intégration des systèmes de chauffage, refroidissement et ventilation passifs.</li> <li>• Étudier l'opportunité d'intégrer des systèmes de production énergétique à la conception des bâtiments.</li> </ul>   |
| <b>GESTION DES EAUX USÉES</b>           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ordonnancer la gestion du site en fonction du réseau lié au bassin hydrologique du site.</li> <li>• Préserver les cours d'eau existants et aménager des nouveaux tronçons selon les besoins requis pour la gestion efficace des réseaux d'écoulement, d'approvisionnement et de traitement de l'eau.</li> <li>• Intégrer les éléments novateurs de l'infrastructure du traitement des eaux usées aux modes d'utilisation des terrains.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• S'assurer de la valeur de l'habitat procuré par le réseau de gestion de l'écoulement des eaux des routes et du traitement des contaminants.</li> <li>• Veiller à ce que le réseau routier respecte l'intégrité des ruisseaux et du milieu riverain.</li> <li>• Favoriser le recours aux matières perméables.</li> <li>• Minimiser les réseaux conventionnels constitués de bordures et de gouttières et favoriser les systèmes d'écoulement en surface.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ordonnancer la gestion du réseau des espaces ouverts en fonction du réseau lié au bassin hydrologique du site.</li> <li>• Intégrer le système d'assainissement des eaux ménagères et des eaux usées au réseau des espaces ouverts et conférer une fonction utilitaire à ces espaces le plus souvent possible.</li> <li>• Intégrer l'écoulement des eaux et les autres modes d'évacuation de l'eau à titre d'art public et de moyen de sensibilisation.</li> <li>• Optimiser la perméabilité des espaces ouverts.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Concevoir les bâtiments en minimisant le ruissellement de l'eau des toits (toits écologiques), ou intégrer des systèmes d'emmagasinement pour l'arrosage.</li> <li>• Concevoir des méthodes permettant de diminuer la toxicité des eaux s'écoulant des bâtiments et des composantes des toits.</li> <li>• Veiller à ce que la localisation et la conception des bâtiments préserve l'intégrité des zones riveraines.</li> <li>• Intégrer les réseaux d'assainissement des eaux ménagères et des eaux usées à l'aménagement des bâtiments et du site.</li> </ul> |

Enjeux dans l'aménagement d'une collectivité durable

|   | Infrastructure  | Considérations d'ordre institutionnel   | Programmes locaux  |
|---|---|---|--|
| <b>L'ÉNERGIE ET LA QUALITÉ DE L'AIR</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Concevoir une infrastructure énergétique alternative possible pour le site, (solaire, éolienne, micro-hydro, biomasse, géothermique).</li> <li>• Implanter des systèmes de chauffage reliant les bâtiments, et selon les diverses utilisations des terrains, si les circonstances le permettent.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Identifier les changements requis à la réglementation en vue d'appuyer l'efficacité énergétique.</li> <li>• Identifier les mécanismes de révision de la réglementation et des politiques afférentes afin de concilier les enjeux énergétiques et l'aménagement.</li> <li>• Proposer des modèles d'incitatifs fiscaux et autres pouvant appuyer les initiatives en matière d'aménagement durable et écologique.</li> <li>• Proposer des mécanismes institutionnels permettant de vérifier la consommation d'énergie.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Établir des rapports professionnels avec les services publics afin de favoriser la conception d'aménagements éconergétiques.</li> <li>• Développer des rapports professionnels avec des groupes d'intérêt et des intervenants du milieu, et élaborer des programmes de sensibilisation en matière de consommation d'énergie, d'efficacité énergétique et d'économie d'énergie.</li> </ul> |
| <b>GESTION DES EAUX USÉES</b>           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Minimiser les infrastructures des réseaux d'approvisionnement et d'assainissement de l'eau, si possible.</li> <li>• Concevoir des systèmes d'assainissement et de recyclage des eaux ménagères et des eaux usées sur le site même; prévoir l'adaptation future des réseaux si cela ne peut se faire présentement.</li> <li>• Employer un système d'écoulement des eaux en surface, y compris par percolation, si possible, au lieu d'un système conventionnel d'évacuation des eaux pluviales par les égouts.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Envisager les changements requis au plan de la réglementation permettant de soutenir l'implantation de systèmes novateurs pour la gestion des eaux usées.</li> <li>• Identifier les organismes pouvant être responsables de tels systèmes et réfléchir aux mécanismes de sensibilisation et de gestion requis.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Identifier des initiatives de sensibilisation et favorisant l'identification d'une collectivité aux initiatives d'aménagement écologique des réseaux d'aqueduc et d'assainissement de l'eau.</li> <li>• Identifier les synergies potentielles entre les nouveaux réseaux et les programmes des intervenants et groupes d'intérêt dans le domaine de la conservation de l'eau.</li> </ul>  |

## Enjeux dans l'aménagement d'une collectivité durable

|   | Utilisation des terrains   | Transports   | Espaces ouverts   | Milieu bâti   |
|---|--|--|---|---|
| <b>DÉCHETS SOLIDES</b>                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>Étudier les systèmes écologiques de type industriel aux fins d'urbanisme afin de déceler les synergies possibles entre les entreprises en matière d'utilisation et de recyclage des ressources et des déchets.</li> <li>Évaluer la superficie requise sur le site pour permettre le compostage sur place et ainsi réduire le transport des déchets vers d'autres sites.</li> <li>Envisager l'installation de dépôts de recyclage et d'autres systèmes utiles destinés à réduire la quantité des déchets du site.</li> <li>Concevoir un modèle d'utilisation des terrains et de construction robuste pouvant être adapté selon les époques sans nécessiter la démolition des installations.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Concevoir un système de gestion des déchets permettant de réduire le transport des déchets vers d'autres sites.</li> <li>Opter pour des matériaux de surfacage des rues pouvant être réutilisés.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Intégrer des aires de cueillette et de dépôt des matières recyclables au domaine public, en plus des systèmes conventionnels de cueillette des déchets.</li> <li>Intégrer les installations de compostage à l'aménagement des parcs et des couloirs de verdure.</li> <li>Utiliser des matières recyclées, recyclables et réutilisables dans les espaces ouverts.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Concevoir des bâtiments robustes et bien construits pouvant être adaptés selon l'évolution de leur utilisation au fil des décennies sans nécessiter leur démolition.</li> <li>Conserver les structures existantes d'un site aux fins de leur réutilisation, sinon recycler les matériaux provenant des structures existantes dans la construction de nouveaux ouvrages.</li> <li>Employer des matières recyclées dans la construction et l'aménagement de nouveaux bâtiments.</li> <li>Planifier la stratégie de déconstruction dès le stade de la conception des nouveaux bâtiments.</li> </ul> |
| <b>BIODIVERSITÉ ET INTÉGRITÉ ÉCOLOGIQUE</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Assurer la conservation des espaces naturels existants et des milieux fragiles.</li> <li>Développer un réseau de couloirs de verdure et d'infrastructures écologiques sur le site, en cherchant notamment à relier entre eux les espaces couloirs naturels.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Concevoir les routes de manière à préserver l'intégrité des cours d'eau, des habitats et des trajets migratoires.</li> <li>Concevoir les bordures et les accotements des routes de manière à ce qu'ils servent également de couloirs accueillant des habitats.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Aménager les espaces ouverts à titre d'éléments faisant partie intégrante de l'infrastructure écologique.</li> <li>Concevoir l'aménagement des aires naturelles, des parcs et des couloirs de verdure de manière à ce qu'ils servent d'habitat pour les espèces présentes.</li> <li>Relier les espaces verts, les couloirs de verdure et les zones riveraines du site aux autres espaces contigus de la région afin de consolider les habitats.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Concevoir les bâtiments de manière soucieuse de l'écologie, notamment en y intégrant des toits et des murs « verts » et un aménagement écologique pour l'écoulement de l'eau de pluie.</li> </ul>  |

Enjeux dans l'aménagement d'une collectivité durable

|   | Infrastructure  | Considérations d'ordre institutionnel   | Programmes locaux   |
|---|---|---|---|
| <b>DÉCHETS SOLIDES</b>                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>S'assurer de l'inclusion des installations de recyclage et de compostage au plan d'implantation des infrastructures.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Intégrer les programmes existants de gestion des déchets solides à l'aménagement proposé.</li> <li>Formuler les changements pouvant être requis progressivement afin de soutenir l'implantation des systèmes proposés en matière de gestion des déchets.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Proposer des programmes de sensibilisation sur la problématique des déchets pouvant être intégrés au projet, notamment ceux des intervenants du milieu, le cas échéant.</li> </ul>   |
| <b>BIODIVERSITÉ ET INTÉGRITÉ ÉCOLOGIQUE</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Concevoir les systèmes liés à l'infrastructure de manière à partager les servitudes de passage afin de minimiser les incidences sur les écosystèmes présents.</li> <li>Prévoir une infrastructure locale et décentralisée, lorsque les circonstances le permettent.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Intégrer les politiques et lignes directrices existantes lorsqu'elles soutiennent efficacement l'aménagement écologique du site.</li> <li>Formuler des politiques, lignes directrices et modifications réglementaires requises afin de promouvoir un écosystème plus vigoureux.</li> <li>Proposer des programmes de surveillance permettant d'assurer la vérification de la biodiversité.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Proposer des programmes permettant d'améliorer la santé des écosystèmes (plantation d'arbres, surveillance des ruisseaux, nichoirs, etc.).</li> <li>Intégrer au projet les intervenants soucieux de la promotion et de la conservation des écosystèmes.</li> </ul> |

## Enjeux dans l'aménagement d'une collectivité durable

|                               | Utilisation des terrains   | Transports   | Espaces ouverts  | Milieu bâti   |
|-------------------------------|--|--|--|---|
| <b>SANTÉ ÉCONOMIQUE</b>       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• S'assurer que l'utilisation des terrains appuie l'essor de l'économie locale, une diversité des usages et favorise les emplois et le commerce.</li> <li>• S'assurer de la localisation judicieuse des diverses utilisations afin d'appuyer la réussite des entreprises et de faciliter l'accès au réseau de transport en commun.</li> <li>• Intégrer judicieusement les divers usages, en considérant que certains usages ne sont pas nécessairement compatibles.</li> <li>• Envisager l'implantation de réseaux industriels écologiques et de types de commerces pouvant bénéficier de la proximité des autres (notamment afin de partager des systèmes, des ressources ou des mécanismes de gestion des déchets).</li> <li>• Tenir compte de l'évolution des besoins quant à l'utilisation des terrains et des changements au plan de la demande à cet égard, en veillant à ce que le plan d'aménagement puisse s'adapter aux changements prévisibles à cet égard.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fournir un accès convenable aux secteurs commerciaux et industriels pour les clients et les travailleurs, et faciliter la circulation des biens.</li> <li>• Implanter les commerces de vente au détail aux endroits bien desservis par les divers modes de transport.</li> <li>• Prévoir une infrastructure convenant au télétravail.</li> <li>• Concevoir des espaces piétonniers et des zones où la circulation automobile est interdite dans les secteurs commerciaux et de commerce au détail.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Intégrer les espaces ouverts publics les plus achalandés (notamment les aires de loisirs et les couloirs de verdure) aux aires commerciales de manière à promouvoir la diversité des activités à ces endroits.</li> <li>• Situer des espaces ouverts publics particulièrement à proximité des zones résidentielles à forte densité d'occupation, notamment où l'on retrouve des familles, afin de maintenir la valeur des terrains.</li> </ul>        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Concevoir des bâtiments faciles à adapter selon l'évolution des besoins et des utilisations.</li> <li>• Veiller à implanter et à aménager les espaces destinés aux commerces de vente au détail de manière à favoriser leur réussite.</li> <li>• Procurer une gamme diversifiée de types de logements de manière à favoriser l'établissement dans les secteurs à plus forte densité d'occupation de personnes de toutes les catégories de revenu — un apport de travailleurs et également de clients.</li> </ul> |
| <b>SANTÉ DU MILIEU SOCIAL</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Veiller à la combinaison judicieuse des usages de nature commerciale et résidentielle, de façon à appuyer l'essor, la diversité et la vigueur de la collectivité locale.</li> <li>• Tenir compte des usages requis par les différents usagers, qu'ils soient des résidents, des travailleurs ou des visiteurs.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Promouvoir une collectivité moins dépendante de l'automobile et qui favorise la marche et le vélo afin d'améliorer la qualité de l'air du site et la santé de ses résidents.</li> <li>• Intégrer des mesures assurant la sécurité des piétons et des cyclistes dans le cadre du réseau de transport.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Compléter l'aménagement des espaces ouverts publics par des programmes favorisant une existence équilibrée et en santé, incitant notamment à la pratique des loisirs, à la réflexion, à la promenade à pied et à vélo, au jeu, etc.</li> <li>• Affecter judicieusement des espaces appropriés pour l'implantation de jardins communautaires.</li> <li>• Aménager les espaces ouverts publics de manière à favoriser l'interaction sociale.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aménager les bâtiments de manière à rendre les espaces ouverts publics qui les entourent à la fois plus intéressants et transparents.</li> <li>• Concevoir les bâtiments en tenant compte des mesures requises pour contrer la criminalité et assurer la sécurité des lieux et des occupants.</li> <li>• Aménager les bâtiments de manière à en favoriser l'habitabilité, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de ceux-ci.</li> </ul>   |



Enjeux dans l'aménagement d'une collectivité durable

|                               | Infrastructure   | Considérations d'ordre institutionnel  | Programmes locaux   |
|-------------------------------|--|--|---|
| <b>SANTÉ ÉCONOMIQUE</b>       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prévoir l'infrastructure requise pour satisfaire les besoins en communications de toutes les entreprises.</li> <li>• Prévoir les emprises requises en fonction des taux de densité d'occupation commerciale planifiés ou projetés.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Identifier les éléments clés de la stratégie de développement économique se rapportant à la conception et à l'aménagement du site.</li> <li>• Proposer des mesures incitatives ou des modifications à la réglementation pouvant être requises pour favoriser la réalisation des stratégies économiques novatrices pertinentes.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Étudier les programmes actuels d'assistance économique et proposer des améliorations susceptibles d'appuyer davantage le concept d'une collectivité durable.</li> <li>• Envisager les scénarios pouvant favoriser la participation des personnes défavorisées à l'activité économique au sein de la collectivité.</li> </ul> |
| <b>SANTÉ DU MILIEU SOCIAL</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Veiller à la sécurité des systèmes d'alimentation en eau et d'assainissement des eaux usées de manière à assurer la santé publique.</li> <li>• Aménager les systèmes de manière à ce qu'ils contribuent à la sensibilisation des résidents en ce qui concerne les impacts des systèmes qui les desservent.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Proposer une vision dynamique de la santé du milieu social au sein d'une collectivité durable.</li> <li>• Identifier les éléments prioritaires d'un système de suivi des indices de santé publique et communautaire pour les résidents de la collectivité.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Intégrer les programmes sociaux progressistes actuels à la conception du projet.</li> <li>• Proposer des programmes additionnels ou des modifications aux programmes existants, le cas échéant, afin de favoriser la réalisation de la vision élaborée pour l'essor de la collectivité.</li> </ul>                           |

Visitez notre page d'accueil à l'adresse suivante : [www.cmhc-schl.gc.ca](http://www.cmhc-schl.gc.ca)