

**FORUM URBA 2015****LES CONFÉRENCES/ DÉBATS DE L'ANNÉE 2018-2019**

Le **FORUM URBA 2015** offre une plateforme de réflexions autour de thèmes urbains et de projets novateurs réussis, qui façonneront la ville créative et durable de demain. Des colloques, conférences, séminaires, recherches, publications, alimentent le FORUM. Les enjeux examinés concernent le développement des infrastructures, en particulier le transport en lien avec l'aménagement urbain, la qualité de vie urbaine et la gouvernance.

**La série annuelle des conférences URBA** permet à des visionnaires entreprenants, à des penseurs et à des décideurs de présenter leurs rêves, les résultats atteints, et les obstacles franchis, stimulant ainsi les idées et suggestions, parfois provocatrices, souvent porteuses de changements. Les cahiers URBA 2015 publient, périodiquement, le contenu des conférences. Le site WEB [forumurba2015.ca](http://forumurba2015.ca) rend accessibles, en ligne, les contenus des conférences, des colloques et les présentations power point.

**Le programme de l'automne 2018 des conférences URBA continue de mettre l'accent sur certains exercices de planification qui affecteront, cette année, la mobilité et l'aménagement du territoire de la région de Montréal. 8 activités, séminaires et colloques sont prévus pour le semestre d'automne 2018. Les exemples étrangers peuvent aider à évaluer le positionnement de la région de Montréal par rapport à ces enjeux et aux choix à faire. Le programme s'articule aussi aux objectifs de la nouvelle chaire IN SITU en aménagement et transport UQAM.**

**Vous êtes invité(e) gratuitement aux conférences URBA 2015.**

**PROGRAMME DE L'AUTOMNE 2018**

**Mercredi 19 septembre: *Bilan du Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la région de Montréal (PMAD)* par Massimo Iezzoni, directeur général de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).**

Le PMAD a été adopté en 2011 à la suite d'une vaste consultation. À l'instar des régions métropolitaines des autres pays, il définit les orientations, les objectifs et les critères à atteindre ainsi que les plans d'action en matière d'aménagement, de transport et d'environnement pour les 82 villes qui composent la CMM. Tous les deux ans, une Agora métropolitaine, réunissant les élus et les représentants de la société civile en évalue l'évolution. En 2018, le plan d'action 2012-2017 est évalué et servira de base au plan d'action 2018-2023 qui sera discuté lors de l'Agora métropolitaine des 18 et 19 octobre 2018. **17h15. Local SH 2800, UQAM, 200 rue Sherbrooke ouest.**

**Mardi 25 septembre : *Quel est l'avenir du covoiturage au Québec ?* par Karel Mayrand, directeur général, Fondation David Suzuki.**

Sommes-nous prêts à faire du covoiturage sur nos trajets quotidiens ? Quelle est l'efficacité du covoiturage pour réduire la congestion ? Le covoiturage peut-il devenir un nouveau mode de transport collectif ? Les promesses électorales relatives au covoiturage sont-elles réalistes ? Un comité formé de dix organisations a tenté de répondre à ces questions. Il fera des propositions à court et moyen terme pour que le covoiturage contribue enfin, à l'amélioration de la mobilité et de la qualité de vie, en zone urbaine et rurale, à partir des résultats surprenants d'une enquête sur les motivations et réticences des québécois face à la pratique du covoiturage sur leurs trajets quotidiens. **17h15. Local DR200, UQAM. 315 rue Sainte Catherine est.**

**Jeudi 4 octobre: *Form Based Code (FBC), un vent de renouveau sur la réglementation d'urbanisme au Québec,* par Christopher Zimmerman, vice-président, développement économique, Smart Growth America Institute, Washington.**

Le Form Based Code est une approche et une réponse intéressante aux enjeux du zonage traditionnel québécois. Il met l'accent sur la forme urbaine, l'architecture, et les espaces publics plutôt que sur les usages. Cette approche a été développée aux États-Unis par la firme d'urbanisme et d'aménagement DPZ. L'innovation réside dans la capacité à encadrer efficacement le développement des villes afin de générer des milieux de vie diversifiés, mixtes, conviviaux, à échelle humaine et agréables. La ville de Candiac a été la première à l'appliquer et à y attacher les choix de mobilité durable. **17h15. Local DR200, UQAM. 315 rue Sainte Catherine est. Conférence en anglais.**

**Jeudi 18 et vendredi 19 octobre : *L'Agora métropolitaine 2018.***

La 4<sup>e</sup> Agora métropolitaine, co organisée par les élus de la communauté métropolitaine de Montréal et la société civile, sera consacrée à réfléchir aux enjeux renouvelés de la région de Montréal, et, à partir du bilan du PMAD des 5 dernières années, à formuler des propositions concrètes. Pour ce faire 8 colloques se tiendront simultanément sur les thèmes suivants : Mise en valeur de l'agriculture, gestion des inondations, patrimoine et paysages, fiscalité municipale, mobilité durable, retisser la ville, protéger les milieux naturels et développement culturel. Leurs propositions alimenteront le plan d'action du PMAD 2019-20204. **Local de la TOHU, 2345 rue Jarry est. Inscriptions sur le site de la Communauté métropolitaine de Montréal.**

**Mardi 6 novembre : *Comparaison entre Toronto et Montréal : Comment le développement du métro a influencé le développement urbain : Réussite des TOD,* par Richard Bergeron, PHD, urbaniste.**

Montréal et Toronto ont été équipées de réseaux de métro importants dans les années 1960, qui ont ensuite été étendus à l'échelle de leurs territoires historiques. L'objectif des concepteurs était de doter chacune de ces métropoles d'un extraordinaire mode de

transport des personnes mais aussi d'un puissant instrument de développement urbain. Ils pensaient TOD, avant la lettre.

De 1961 à 1991, les objectifs de développement urbain au sein des « aires du métro » ont été atteints, sauf pour l'habitation. La population n'a, en effet, crû que de 3 500 habitants dans l'aire du métro de Toronto, quand celle de Montréal voyait la sienne chuter de 367 000 habitants.

La période 1991-2016, fut celle du succès. L'attractivité des aires du métro a été confirmée pour l'ensemble des fonctions urbaines, incluant cette fois l'habitation. Ce qui s'est traduit par 258 000 habitants supplémentaires dans l'aire du métro de Toronto, de 72 000 dans celle de Montréal. Dans les deux cas, c'est le centre-ville qui se démarque en tant que nouveau cadre de vie le plus attractif.

Montréal et Toronto viennent toutes deux de démontrer que le TOD est bel et bien la clef de leur avenir en ce XXI<sup>e</sup> siècle, le siècle des villes. **17h15. Local DR200, UQAM. 315 rue Sainte Catherine est.**

**Mercredi 12 décembre. *Mobilité 2040* par Marc Fontanes, directeur mobilité durable et inclusive, Groupe de recherche et d'innovation Chronos, Paris.**

Mobilité as network s'intéresse à la manière dont les acteurs des mobilités de tous les horizons peuvent, ensemble, imaginer un modèle économique et de gouvernance innovant, construit avant tout sur la demande, les usages et le type de milieu urbain privilégié, au service de vastes territoires. Des ateliers de prospectives tenus au cours des derniers mois ont permis de co-construire des scénarios offrant des visions contrastées des mobilités à l'horizon 2040. **17h15. Local DR200, UQAM. 315 rue Sainte Catherine est.**

**Mercredi 28 novembre. *Mise en valeur, préservation, accessibilité et gestion des déplacements au parc du Mont Royal* peuvent-elles s'harmoniser? par deux spécialistes en cours de confirmation**

Les récents débats autour de la préservation de l'aménagement du Mont Royal, de son accessibilité et de la circulation automobile de traverse posent la question de l'harmonisation des usages. L'étude de 4 cas de montagnes urbaines pourrait alimenter la réflexion de Montréal et les solutions à envisager : Montjuick (Espagne), Arthur's Seat (Écosse), Mont Bizan (Japon), Richmond Hill (Angleterre)

**17h15. Local DR200, UQAM. 315 rue Sainte Catherine est.**

**Lundi 17 décembre: *Restera-t-on passif face à la croissance importante des coûts du transport des personnes au Québec?***

Les coûts liés au transport par automobile au Québec ont augmenté de 33% de 1995 à 2015 (\$constants). La population, elle, de 15% seulement. Et ces coûts ont des incidences directes sur l'utilisation du budget des ménages, sur le coût des entreprises, et sur les choix financiers gouvernementaux. Comment arrêter cette spirale? Quelles sont les sources de ces dérives auxquelles il faut trouver des solutions? Il s'agit d'un enjeu de

société qui concerne tout le monde. **17h15. Local D-R200, 315 rue Sainte Catherine est, métro Berri.**

## INVITATION

**Les conférences/débats de l'année 2018-2019 commencent à 17h30 avec une arrivée à 17h15. Le local d'accueil peut changer pour accueillir le plus grand nombre de participants possible. Veuillez vérifier le lieu pour chaque conférence. Il vous parvient avec la confirmation de votre inscription. L'entrée est gratuite. Les places sont limitées et doivent donc être réservées par courriel.**

**La popularité des conférences URBA 2015 oblige souvent à refuser des inscriptions et vous incite à réserver votre place dès réception de l'invitation, dans la mesure où vous êtes certain de votre présence, afin de ne pas bloquer indûment les places réservées.**

**Confirmez votre présence pour avoir une place, au moins 4 jours avant l'événement**

Par courriel. [urba2015@uqam.ca](mailto:urba2015@uqam.ca)

Par téléphone. 514 987 3000 poste 2264 (**informations seulement**)

Par télécopieur. 514 987 7827

Par courrier. Département d'études urbaines et touristiques, URBA 2015. UQAM, C. P. 8888, Succ. Centre-ville Montréal H3C 3P8