

Consultations particulières sur le projet de loi n° 34.
Loi pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires

Optimiser l'occupation et la vitalité des territoires par l'aménagement et l'urbanisme

Mémoire présenté à la
Commission de l'aménagement du territoire
dans le cadre des
Consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi n° 34,
Loi pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires

par



Février 2012

Recherche et rédaction

Claudia Bennicelli
– *Chargée de dossiers, Vivre en Ville*

Coordination

Christian Savard
– *Directeur général, Vivre en Ville*

Jeanne Robin
– *Directrice générale adjointe, Vivre en Ville*

Présentation

Vivre en Ville

Vivre en Ville, le regroupement québécois pour le développement urbain, rural et villageois viable, œuvre principalement à la sensibilisation des acteurs québécois afin de favoriser l'application des principes du développement durable dans l'urbanisme et l'aménagement du territoire. Par des recherches, des outils de formation et des événements, l'équipe de Vivre en Ville stimule l'innovation et participe à l'émergence d'une vision nouvelle du développement des agglomérations québécoises, centrée sur les collectivités viables.

Organisme national d'intérêt public fondé en 1994, Vivre en Ville a pour mission l'amélioration de la qualité de l'environnement et des milieux de vie par la recherche d'un aménagement du territoire optimal, contribuant au bien-être physique et psychologique des citoyens.

Vivre en Ville contribue au débat public par sa participation à des colloques, à des audiences ou à des consultations publiques, ainsi que par la réalisation de projets d'amélioration de la qualité de vie, inspirés d'expériences internationales et appliqués tant à l'échelle des agglomérations et des quartiers urbains, que des villages et des milieux ruraux.

Sommaire

Vivre en Ville souhaite par ce mémoire appuyer le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire dans sa démarche pour favoriser la « mise en valeur des potentiels de chaque territoire, dans une perspective de développement durable, résultant de l'engagement et du dynamisme des citoyens, élus et acteurs socioéconomiques ».

L'aménagement durable du territoire est à la base de l'occupation et de la vitalité des territoires, tel que l'entend le Gouvernement du Québec. Vivre en Ville soutient que le gouvernement du Québec doit s'attaquer fermement aux principaux enjeux que constituent l'étalement urbain et la dévitalisation des noyaux urbains et villageois, en misant sur des pratiques durables d'aménagement et d'urbanisme.

Les recommandations suivantes sont adressées au gouvernement :

- + *Recommandation 1* : Reconnaître l'étalement urbain comme un enjeu majeur de l'occupation du territoire occasionnant des coûts importants pour les collectivités et l'État
- + *Recommandation 2* : Mettre en place une politique québécoise d'aménagement durable du territoire
- + *Recommandation 3* : Inclure la protection du territoire et des activités agricoles dans la stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires
- + *Recommandation 4* : Réformer la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles de façon à assurer la protection intégrale du territoire agricole des régions métropolitaines
- + *Recommandation 5* : Se doter d'une politique de localisation pour les services publics, organismes gouvernementaux et sociétés d'État
- + *Recommandation 6* : Favoriser la diversification des activités (usages) dans les milieux de vie
- + *Recommandation 7* : Développer une politique d'habitation favorisant l'accès aux logements dans les secteurs moins dépendants de l'automobile et soutenant la densification et la revitalisation des quartiers déjà viabilisés
- + *Recommandation 8* : Se donner l'objectif de réduire la dépendance à l'automobile des collectivités québécoises
- + *Recommandation 9* : Ne plus viser la fluidité de la circulation mais plutôt une plus grande accessibilité aux activités

- + *Recommandation 10*: Revoir les priorités dans le développement de l'offre de transport, et en particulier, cesser d'allouer des sommes au développement du réseau autoroutier et plutôt investir massivement pour le développement du transport collectif
- + *Recommandation 11*: Intégrer des critères d'écoconditionnalité dans des programmes gouvernementaux tels que le programme de soutien aux infrastructures
- + *Recommandation 12*: Mettre en place un régime fiscal qui responsabilise les municipalités face à leurs choix de développement
- + *Recommandation 13*: Créer une Table Québec-CMQ pour l'aménagement et le développement de la région métropolitaine de Québec

Table des matières

Optimiser l'occupation et la vitalité des territoires par l'aménagement et l'urbanisme.....	1
Étalement urbain et dévitalisation : deux versants d'un même écueil.....	2
La nécessité d'une politique québécoise d'aménagement durable du territoire.....	4
Les milieux ruraux et le territoire agricole	5
Le territoire et les activités agricoles : pilier de l'occupation du territoire.....	5
L'importance de noyaux villageois dynamiques.....	7
La stratégie - Commentaires de Vivre en Ville	9
Orientation 1 - Agir pour mieux habiter nos territoires	9
Orientation 3 - Agir en synergie	14
Orientation 4 - Relever les défis propres à la région métropolitaine de Montréal	15
Conclusion.....	17
Pour que les objectifs se concrétisent	17
Évaluation et suivi.....	18
Maintenir le cap.....	18
Bibliographie.....	19
Annexe 1 : Cobénéfices associés à l'aménagement durable du territoire	

Optimiser l'occupation et la vitalité des territoires par l'aménagement et l'urbanisme

L'occupation et la vitalité des territoires sont des concepts qui englobent de nombreux aspects du développement des collectivités. En particulier, la mise en valeur des potentiels de chaque territoire renvoie à des principes d'équité et de spécificité, notamment dans une optique de développement économique.

À la base de cette mise en valeur des territoires, il convient d'accorder une importance toute particulière à l'aménagement et à ses actions de planification et d'organisation des activités sur les territoires. Les pratiques d'aménagement du territoire et d'urbanisme façonnent les milieux de vie et leur organisation, et fixent leurs caractéristiques pour au moins une ou deux générations. Déterminant l'utilisation optimale, rationnelle et économe du territoire, les bonnes pratiques d'aménagement et d'urbanisme, tant à l'échelle d'une MRC qu'à celle d'un quartier, peuvent assurer la qualité des milieux de vie et leur attrait.

Toutes les collectivités, quelle que soit leur taille, sont concernées par l'aménagement du territoire et l'urbanisme. Restructurer une municipalité de 5 000 habitants ou une métropole de 500 000 habitants pour en faire des collectivités viables relève bien souvent des mêmes enjeux et repose sur des moyens d'action similaires. Seuls les outils à employer diffèrent.

Or, à l'heure actuelle, la mise en valeur et la vitalité des territoires sont menacées par la persistance de mauvaises pratiques d'aménagement : développements commerciaux le long des autoroutes plutôt que dans les quartiers centraux ou noyaux villageois, dilapidation du territoire agricole et des milieux naturels, très grande dépendance à l'automobile, difficultés à rentabiliser les infrastructures... On parle surtout d'un énorme gaspillage de la ressource territoire, par la continuation de développements immobiliers de trop faibles densités et axés sur l'automobile, ainsi que par de mauvais choix de localisation des activités. Ces pratiques sont des sources de dévitalisation ; elles menacent l'attractivité et la compétitivité des collectivités à court, moyen et long termes.

OCCUPATION des territoires	AMÉNAGEMENT du territoire
« l'occupation et la vitalité des territoires s'entend de la mise en valeur des potentiels de chaque territoire, dans une perspective de développement durable, résultant de l'engagement et du dynamisme des citoyens, des élus et des acteurs socioéconomiques » (MAMROT, 2011)	L'aménagement du territoire consiste en une planification concertée d'interventions politiques et techniques visant un développement ordonné et harmonieux des milieux de vie de la population sur un territoire donné. (Association des aménagistes régionaux du Québec)

Étalement urbain et dévitalisation : deux versants d'un même écueil

Au cœur des principaux problèmes relatifs aux modes d'occupation actuels des territoires se retrouvent d'une part, l'étalement urbain, et d'autre part, la dévitalisation de certaines collectivités. Qu'ont en commun ces enjeux? Notamment le fait que, sur un territoire donné, on retrouve un nombre insuffisant de résidants pour rentabiliser les infrastructures et les services qui doivent être assurés (routes, aqueducs, écoles, etc.), exigeant un soutien financier accru de l'État.

L'étalement urbain comme mode d'occupation ?

Ces enjeux sont aussi reliés par leurs conséquences communes et interdépendantes : l'étalement urbain favorise le déclin des cœurs urbains, tandis que plusieurs petites municipalités dévitalisées voient dans l'étalement urbain une façon de favoriser leur développement. En combattant la dévitalisation, ces petites municipalités deviennent un vecteur de l'étalement urbain.

« S'ils se réjouissent de voir leurs voisins comme Saint-Henri, Saint-Charles, Beaumont, Saint-Gervais ou Saint-Anselme profiter pleinement de l'étalement urbain et mettre à la disposition des jeunes familles de nouveaux développements domiciliaires accessibles et répondant à leurs besoins, les élus de Saint-Charles n'en peuvent plus d'attendre et de pouvoir, eux aussi, profiter de cette manne. »

Lamontagne, Serge. « La municipalité de Saint-Charles exaspérée », *Le progrès de Bellechasse*
17 janvier 2012

Au bout du compte, c'est l'État qui doit assumer les frais à la fois de la dévitalisation et de l'étalement urbain, principalement par le financement d'infrastructures. On peut parler de gaspillage lorsque l'on investit dans les nouveaux lotissements plutôt que pour soutenir les villages existants, tandis qu'à l'inverse, les investissements pourraient être optimisés en agissant sur les cœurs de village. Vivre en Ville y voit un choix à faire pour le gouvernement : investir pour l'occupation durable du territoire en intervenant auprès des villages et noyaux urbains dévitalisés, ou soutenir l'étalement urbain.

Vivre en Ville n'est pas spécialiste dans le domaine du développement régional et de la dévitalisation des régions éloignées. L'étalement urbain est par contre un enjeu au cœur de notre expertise, et c'est pourquoi plusieurs éléments de notre démonstration et de nos recommandations s'y attardent particulièrement. Nous sommes en effet en mesure d'affirmer qu'il en va de l'intérêt collectif du Québec de cesser d'encourager l'étalement urbain en le soutenant financièrement. L'étalement urbain n'est pas un mode d'occupation viable, il s'agit plutôt d'un des principaux problèmes auquel il faut s'attaquer.

Vivre en Ville soutient que le projet de loi n° 34 et la stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires devrait s'attaquer fermement à cette problématique.

Pour que vitalité des territoires soit synonyme de viabilité

Les décisions d'aménagement sont des décisions structurantes qui déterminent en très grande partie le caractère durable ou non de la mise en valeur des territoires et du développement des collectivités.

Présentement, les territoires ne sont pas aménagés dans une perspective de développement durable puisque les pratiques actuelles engendrent, règle générale, d'importants coûts individuels et collectifs sur les plans économiques, sociaux et environnementaux. Pourtant, de meilleures pratiques en aménagement du territoire et urbanisme intégrant les principes d'un aménagement durable contribueraient du même coup à la vitalité et à la viabilité des territoires.

Les principes d'un aménagement durable du territoire peuvent être résumés dans les points suivants :

- › **Des territoires où l'étalement urbain n'est plus un mode de développement :** périmètres d'urbanisation resserrés, consolidation et revitalisation des milieux urbanisés, développements compacts
- › **Des territoires où les ressources sont préservées et mises en valeur :** protection des terres en zone agricole ainsi que des milieux naturels
- › **Des territoires où les transports actifs et collectifs sont favorisés :** rapprochement des activités, connectivité des rues, cohabitation des différents modes de transports, densité, développement du transport collectif
- › **Des milieux de vie complets :** mixité des usages, accessibilité des services
- › **Un aménagement du territoire efficace qui rentabilise le coût des infrastructures**

Intégrer les principes de l'aménagement durable à la stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires est une condition pour assurer la durabilité du développement des collectivités. En outre, l'application de ces principes sur les territoires viendrait répondre à d'importants enjeux économiques, sociaux et environnementaux.

Il ne fait aucun doute que mieux construire nos villes améliorera la qualité de vie des Québécois sous plusieurs aspects et fera du Québec une société plus prospère, en meilleure santé, plus équitable et qui protège son environnement¹.

¹ Voir Annexe 1 : Cobénéfices associés à l'aménagement durable du territoire

Un aménagement durable du territoire construira des quartiers adaptés à la marche, des milieux de vie complets et bien reliés entre eux par des réseaux performants de transport collectif. Un aménagement durable du territoire protégera les terres agricoles autour de nos grandes villes. Un aménagement durable du territoire renforcera les cœurs de village, favorisera la vitalité économique et les interactions sociales sur l'ensemble du territoire. Un aménagement durable du territoire fera en sorte que chaque Québécois ait accès à un service de transport collectif efficace. Un aménagement durable du territoire mettra fin à l'augmentation de la circulation automobile et fera économiser des milliards de dollars en infrastructures.

- + **Recommandation 1:** Reconnaître l'étalement urbain comme un enjeu majeur de l'occupation du territoire occasionnant des coûts importants pour les collectivités et l'État

La nécessité d'une politique québécoise d'aménagement durable du territoire

Le projet de loi n°34, Loi pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires ainsi que la stratégie qui lui est associée comportent plusieurs éléments relevant de l'aménagement du territoire. D'autres éléments, tels que la gestion de l'urbanisation qui optimise l'utilisation de l'espace hors de la zone agricole, concernent à la fois la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (ou future Loi sur l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme) et la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles. En fait, les principes d'aménagement du territoire sont actuellement répartis dans une quinzaine de lois ou de décrets et concernent les missions de plusieurs ministères, ce qui compromet le succès de leur application.

De plus, la situation de l'aménagement du territoire au Québec fait face aux obstacles suivants :

- › Le manque de cohérence et de clarté quant à la vision que porte le gouvernement sur le territoire québécois est flagrant et se répercute inévitablement dans les interventions du gouvernement ;
- › Les limites des territoires de planification sont souvent inadéquates par rapport aux enjeux territoriaux auxquels ils tentent de répondre.

Pour Vivre en ville, la complexité de cette situation ne doit pas perdurer, d'autant que les enjeux de l'aménagement sont extrêmement préoccupants au point qu'il faille renverser les tendances actuelles. Il est essentiel de rassembler les préoccupations d'aménagement au sein d'une même politique; les changements de pratiques requis doivent faire l'objet d'un véritable chantier et être l'objet d'une politique nationale.

Ainsi, à l'instar de l'Ordre des urbanistes du Québec, Vivre en Ville recommande la mise en place d'une Politique québécoise d'aménagement durable du territoire. Cette Politique

devrait intégrer plusieurs domaines tels que l'urbanisme, les transports, l'agriculture, le développement économique, la santé et l'environnement. Elle pourrait d'ailleurs s'intégrer à la fois à la Stratégie gouvernementale de développement durable ainsi qu'au Plan d'action sur les changements climatiques. Guidée par une vision claire et des principes de base, une Politique québécoise d'aménagement durable du territoire devrait aller du cadre législatif aux pratiques gouvernementales, en passant par les choix budgétaires.

« L'aménagement du territoire québécois ne doit plus être qu'une simple courtepoinde de schémas et de plans régionaux attachés entre eux par des orientations sectorielles.

Le Québec doit se doter d'une vision du développement et de l'aménagement du territoire de son territoire qui puisse guider les diverses instances publiques, dont la CMM, en vue d'assurer la cohérence de leurs orientations. »

Robert Chicoine, président de l'Ordre des urbanistes du Québec, 2011

Plusieurs domaines ont déjà leur politique nationale : eau, ruralité, matières résiduelles, science et innovation... Actuellement, l'aménagement du territoire semble bien peu considéré par rapport à son importance stratégique et à l'ampleur des enjeux qui s'y rattachent. Une politique nationale à ce sujet est sans conteste nécessaire pour établir clairement la vision du gouvernement à ce sujet et se donner des objectifs de société.

Dans un monde idéal, le chantier de la révision de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, les nouvelles orientations gouvernementales en matière d'aménagement ainsi que les récents plans métropolitains d'aménagement et de développement auraient été intégrés au sein de cette politique. Il n'en demeure pas moins possible et urgent de mettre en place une politique reconnaissant l'ampleur des enjeux de l'aménagement et l'urgence d'intervenir de façon concertée.

+ **Recommandation 2**: Mettre en place une politique québécoise d'aménagement durable du territoire

Les milieux ruraux et le territoire agricole

Le territoire et les activités agricoles : pilier de l'occupation du territoire

Au sein d'une stratégie pour l'occupation et la vitalité des territoires, les spécificités et les défis des milieux ruraux et des territoires agricoles devraient être particulièrement pris en compte. Pour Vivre en Ville, il apparaît essentiel d'inclure des enjeux de protection du territoire agricole dans la future Loi pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires. Ces enjeux ont d'ailleurs été l'objet de plusieurs rapports au cours des dernières années, dont certaines recommandations sont tout à fait pertinentes tant dans une optique d'assurer

l'avenir du secteur bioalimentaire que dans celle d'assurer l'occupation et la vitalité des territoires. Or, le territoire agricole n'est pas directement abordé par le projet de loi n° 34 et la stratégie pour assurer l'occupation du territoire.

Vivre en Ville s'étonne que de tels enjeux aient été évacués de la stratégie et souhaite rappeler deux impératifs qui figuraient au cœur de la réflexion du rapport de Bernard Ouimet :

La protection, dans une perspective de long terme, d'une base territoriale propice à la pratique de l'agriculture, de manière à favoriser le maintien et le développement des activités et des entreprises agricoles dans la zone agricole ;

Le développement des collectivités, tant rurales qu'urbaines, dans le cadre d'un aménagement rationnel du territoire et d'une gestion de l'urbanisation qui optimise l'utilisation de l'espace de façon, notamment, à éviter de faire pression inutilement sur la zone agricole.

(Ouimet, 2009)

- + **Recommandation 3** : Inclure la protection du territoire et des activités agricoles dans la stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires

Des pressions sur la zone agricole qui menacent l'occupation dynamique et la vitalité des territoires

La CPTAQ reçoit annuellement près de 3000 demandes d'exclusion de la zone agricole, dont près de la moitié concerne des projets d'usage résidentiel (CAAAQ, 2008). Les pressions exercées par le développement immobilier sur les terres agricoles viennent bouleverser l'équilibre socio-économique du milieu, en induisant une augmentation de la valeur des terrains (CAAAQ, 2008). Le lotissement potentiel d'une terre agricole en parcelles de terrains constructibles peut mener à des hausses du prix au mètre carré, et rendre d'autant plus attrayant le changement de vocation de la terre, pour ses propriétaires comme pour la municipalité. Cette tendance peut freiner l'acquisition de terres dans un objectif de production agricole ou pour d'autres usages compatibles reliés au secteur bioalimentaire. Ce handicap vient s'ajouter aux obstacles financiers qui se posent pour la relève et la pérennité des activités agricoles et connexes.

De plus, la perte des meilleurs sols agricoles à proximité des centres urbains vient remettre en question la vitalité et même la viabilité de l'agriculture périurbaine, avec tout le potentiel de distribution et de dynamisation de l'industrie bioalimentaire dont elle s'accompagne.

Pour Vivre en Ville, il est indispensable d'agir sur les principaux facteurs qui contribuent à l'empiètement de l'urbanisation sur les terres agricoles, à savoir :

- › **La mauvaise planification** (faibles densités et mauvais choix de localisation des développements) : une adéquation souvent déficiente entre la demande d'espace et espaces déjà disponibles à l'échelle supramunicipale, sous-régionale ou métropolitaine ;
- › **Le contexte de concurrence intermunicipale** liée au besoin des municipalités d'accroître leurs recettes foncières (seule source de revenus) ;
- › **Le fonctionnement de la CPTAQ** face aux demandes d'exclusion.

Le projet de loi *Loi pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires* devrait, selon *Vivre en Ville*, être l'un des vecteurs pour diminuer les pressions de l'urbanisation sur les terres agricoles ainsi que pour renforcer la protection et la mise en valeur du territoire et des activités agricoles. *Vivre en Ville* demande au MAMROT d'inclure dans la stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires des objectifs de protection et de mise en valeur du territoire agricole, en sollicitant l'engagement des acteurs en ce sens.

Il est tout à fait dans l'esprit de la définition de l'occupation du territoire (la mise en valeur des potentiels de chaque territoire, dans une perspective de développement durable) de protéger une ressource (sols agricoles) rare (moins de 2 % du territoire) et non renouvelable.

- + **Recommandation 4** : Réformer la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles de façon à assurer la protection intégrale du territoire agricole des régions métropolitaines

L'importance de noyaux villageois dynamiques

Vivre en Ville soutient que les cœurs de village doivent être mis de l'avant au sein de la stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires. Une occupation dynamique du territoire exige que les usages non-agricoles en milieux ruraux soient concentrés dans des cœurs de village forts et dynamiques et non étalés au gré des spéculations foncières.

À l'heure actuelle, la zone agricole subit des pressions qui viennent souvent du développement des zones urbanisées, principalement pour le résidentiel. La volonté de développement de ces communautés est compréhensible. Par contre, un développement axé sur l'étalement urbain, en vue d'accueillir des résidents qui travailleront dans la grande ville la plus proche et participeront peu à la vitalité de la communauté est une erreur qu'il ne faut plus reproduire. En plus d'empiéter graduellement sur les terres les plus fertiles du territoire agricole du Québec, ce type de développement cause de plus en plus de problèmes de cohabitation entre les milieux agricole et résidentiel. Et c'est sans compter la dépendance toujours accrue à l'automobile comme seul et unique moyen de déplacement pour toute activité.

Par opposition, un recentrement des communautés, par un développement plus compact, favoriserait une utilisation plus dynamique du territoire, tout en laissant la zone agricole

permanente intacte. La présence, au cœur des villages, de petites entreprises complémentaires à l'agriculture créerait des emplois et une meilleure interaction entre les agriculteurs et les habitants. Des villages compacts, développés à l'échelle du piéton, favorisent par ailleurs une activité commerciale de proximité plutôt que d'inviter les gens à consommer dans les grands centres commerciaux.

La stratégie - Commentaires de Vivre en Ville

Orientation 1 - Agir pour mieux habiter nos territoires

(Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016, p. 35)

Les services de proximité

La stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires convient de l'importance de l'offre et de la qualité des services sur un territoire donné pour le maintien et l'établissement des ménages. Avec l'objectif de maintenir des services de proximité dans les milieux ruraux, urbains ou nordiques, le gouvernement pose quelques balises d'une desserte minimale à offrir aux collectivités, à moduler selon les bassins de population.

La présence de services de proximité dans un milieu est en effet extrêmement importante et à la base des principes d'aménagement durable du territoire. Toutefois, leur localisation et leur accessibilité jouent également un rôle très important pour la vitalité et la viabilité des collectivités. **Selon Vivre en Ville, le gouvernement devrait aller plus loin sur ce sujet et se doter d'objectifs qui prennent en compte la localisation des services, pour tous les types de territoires.**

Agir pour mieux habiter nos territoires, c'est se doter de services de proximité facilement accessibles, dans la mesure du possible autrement qu'en automobile, et dont la localisation a le potentiel de dynamiser les secteurs stratégiques d'une collectivité et d'accroître sa vitalité.

Toujours dans une optique de maximiser la cohérence des actions gouvernementales et municipales en matière d'aménagement et de développement, **Vivre en Ville recommande d'abord au gouvernement de jouer le rôle qui lui revient à cet égard en se dotant d'une politique de localisation des édifices et services publics** (CLSC, services de garde, écoles primaires, bureaux gouvernementaux, etc), **incluant les sociétés d'État telles que la Société des alcools du Québec (SAQ).**

Présentement, plusieurs incohérences sont notables entre les choix de localisation et de relocalisation de services publics et les actions de revitalisation des collectivités. D'une part, l'État investit énergie et argent dans la revitalisation des centres-villes et des cœurs de village ainsi que dans la mise en place d'une mobilité plus durable. D'autre part, on favorise l'implantation de services publics en périphérie, dans des secteurs qui nécessitent le développement d'infrastructures supplémentaires, venant accentuer la déstructuration du territoire. Les cas de fermetures et de relocalisations de succursales de la SAQ en sont des

exemples patents, où l'État s'avère contreproductif et bien loin de favoriser l'occupation et la vitalité des territoires.

« En fermant des boutiques situées dans les noyaux urbains et villageois, la SAQ contribue à la dévitalisation de ces secteurs, y contrecarre les efforts actuels de redynamisation et entrave les équilibres économiques et sociaux existants. Parallèlement, en privilégiant une localisation en périphérie urbaine, vous soutenez l'étalement urbain, un mode d'aménagement qui éloigne le Québec du développement de collectivités viables. Nous estimons que la société d'État faillit ainsi à sa responsabilité publique et, d'ailleurs, à ses propres orientations en développement durable. »

(Extrait de la lettre aux dirigeants de la SAQ sur les déménagements et fermetures de succursales, Vivre en Ville et al., 26 août 2011)

- + **Recommandation 5** : Se doter d'une politique de localisation pour les services publics, organismes gouvernementaux et sociétés d'État

Par ailleurs, la question des services de proximité devrait être examinée sous l'angle de la diversification des activités dans les milieux de vie, afin de favoriser une plus grande mixité des usages, prérequis de la vitalité et de la durabilité d'un milieu. **Le gouvernement devrait selon Vivre en Ville favoriser les démarches de diversification des activités dans les secteurs monofonctionnels (banlieues dortoirs, par exemples) et exiger l'engagement des élus et des acteurs socioéconomiques en ce sens.**

- + **Recommandation 6** : Favoriser la diversification des activités (usages) dans les milieux de vie

L'habitation et le milieu de vie

Six objectifs ont été énoncés pour l'axe d'intervention *L'habitation et le milieu de vie*.

- › Adapter l'offre de logement et les milieux de vie pour tenir compte des tendances sociodémographiques;
- › Disposer de logements abordables de qualité en quantité suffisante;
- › Faciliter l'accès au logement et à la propriété pour les jeunes familles, notamment dans le centre des agglomérations ;
- › Favoriser la mixité sociale, culturelle et intergénérationnelle;
- › Densifier les pôles urbains ou ruraux;
- › Favoriser des milieux de vie sûrs.

Vivre en Ville appuie entièrement ces objectifs, qui tiennent compte des principaux enjeux reliés à l'habitation auxquels les collectivités doivent faire face. Le défi du gouvernement sera toutefois de faire en sorte que les objectifs se concrétisent et que cette liste ne demeure pas qu'un énoncé d'intentions.

Vivre en Ville trouve particulièrement intéressant que l'État s'attarde, à travers cette stratégie, aux enjeux de logements abordables et d'accès à la propriété pour les jeunes familles. La dynamique de l'étalement urbain est en effet entretenue par un marché de l'habitation où les secteurs centraux, bien desservis en transports collectifs et les moins dépendants de l'automobile, deviennent inabordables pour une majorité de ménages, tandis que l'offre d'habitation en périphérie, qui implique le plus souvent une forte dépendance à l'automobile, y est beaucoup plus accessible.

La raréfaction des terrains à construire, la crise du logement sévissant dans plusieurs régions ainsi que la hausse des valeurs foncières commandent des mesures d'atténuation. Il importe de faire en sorte que l'ensemble de la population puisse bénéficier d'une offre d'habitation diversifiée et abordable dans les secteurs moins dépendants de l'automobile, en gardant en tête que le soutien à la densification et à la revitalisation des quartiers déjà viabilisés doit primer sur le développement de nouveaux secteurs.

Vivre en Ville souhaite ainsi voir un maximum d'actions être associées aux objectifs sur l'habitation et le milieu de vie dans la liste d'actions prévues pour 2011-2013, et propose les mesures suivantes :

- › Articuler la politique d'accès à la propriété (remboursement de taxe pour les habitations neuves en vigueur) selon la localisation et la densité du milieu;
- › Appuyer et bonifier les mesures incitatives à l'achat et à la rénovation du parc immobilier existant;
- › Créer un programme de soutien financier pour augmenter et diversifier l'offre en habitation dans les quartiers centraux et de premières couronnes ainsi que dans les cœurs villageois;
- › Atténuer les impacts sociaux de la révision des politiques (gentrification, etc.) en assurant un soutien récurrent de 700 millions de dollars par année au logement social et coopératif;
- › Mettre en place ou soutenir des mesures de sensibilisation de la population sur les impacts individuels et collectifs du choix de localisation résidentielle.

(Changer de direction, 2011)

- + **Recommandation 7:** Développer une politique d'habitation favorisant l'accès aux logements dans les secteurs moins dépendants de l'automobile et soutenant la densification et la revitalisation des quartiers déjà viabilisés

La mobilité durable

Vivre en Ville souhaiterait une prise de position plus ferme et plus concrète de la part du gouvernement à ce sujet : la mobilité durable est une nécessité et une priorité, qui s'adresse à tous les types de collectivités.

Le gouvernement doit reconnaître les impacts catastrophiques du mode de développement des collectivités axé sur le tout-à-l'auto. Il serait également pertinent d'expliquer davantage

les bienfaits de la mobilité durable sur la santé publique et dans une perspective de réduction de la dépendance au pétrole.

Vivre en Ville soutient que l'axe d'intervention Mobilité durable devrait comprendre un objectif visant à réduire la dépendance des collectivités à l'automobile.

- + *Recommandation 8* : Se donner l'objectif de réduire la dépendance à l'automobile des collectivités québécoises

Par ailleurs, il est préoccupant de constater que le gouvernement énonce qu'« il importe d'assurer la pérennité des infrastructures routières et **d'améliorer la fluidité de la circulation** ». Vivre en Ville soutient qu'il ne faut pas viser l'amélioration de la fluidité de la circulation, mais plutôt **l'amélioration de l'accessibilité aux activités et services**, faisant ici la distinction entre la mobilité des personnes et celle des véhicules. L'amélioration de l'accessibilité passe par des changements dans les pratiques d'aménagement et dans l'organisation des transports. C'est une approche d'autant plus pertinente qu'une partie de la population, qui n'est pas en mesure de se déplacer en voiture, verrait son autonomie compromise par une mobilité axée exclusivement sur les déplacements motorisés individuels.

- + *Recommandation 9* : Ne plus viser la fluidité de la circulation mais plutôt une plus grande accessibilité aux activités

Le gouvernement ne peut plus, d'une part, poser la mobilité durable comme un objectif dans plusieurs de ses stratégies et politiques – comme c'est ici le cas – et d'autre part, orienter les choix d'investissements vers une mobilité qui est loin d'être durable. Choisir d'investir des sommes colossales pour le développement routier, qui induira une augmentation du nombre de véhicules sur les routes, pendant que le transport collectif a un urgent besoin de se consolider et de se développer constitue pour Vivre en Ville un modus operandi qui va fondamentalement à l'encontre de la mobilité durable.

- + *Recommandation 10* : Revoir les priorités dans le développement de l'offre de transport, et en particulier, cesser d'allouer des sommes au développement du réseau autoroutier et plutôt investir massivement pour le développement du transport collectif

Vivre en Ville propose une série de mesures dans le domaine des transports pour diminuer la dépendance à l'automobile et au pétrole des collectivités québécoises, mesures qui sont détaillées dans le document « Changer de direction » produit conjointement avec l'organisme Équiterre (Vivre en Ville et Équiterre, 2011).

- › Investir massivement dans le développement des infrastructures pour doubler l'offre de transport collectif urbain d'ici 2030
- › Augmenter le soutien à l'exploitation du transport collectif
- › Soutenir le développement de réseaux de transport collectif en site propre
- › Développer une offre de transport interurbain collectif de qualité
- › Favoriser le développement de l'autopartage
- › Soutenir la mise en place d'une tarification moderne solidaire
- › Réviser le cadre législatif et réglementaire afin de favoriser les transports actifs
- › Financer le développement des infrastructures de cyclisme utilitaire
- › Mettre un frein à l'augmentation de la capacité routière pour les déplacements de navettage
- › Transformer les autoroutes urbaines en boulevards lors des travaux de réfection
- › Augmenter le nombre moyen de passagers par véhicule en favorisant le covoiturage
- › Sensibiliser et informer la population sur les transports durables
- › Soutenir les centres de gestion des déplacements
- › S'appuyer sur les technologies de l'information et des communications pour améliorer la qualité du transport collectif

Le virage écoresponsable

L'objectif de *Soutenir les instances locales, supralocales, régionales et métropolitaines qui adoptent un virage écoresponsable* peut être considéré tout à fait pertinent et positif dans une optique d'aménagement et de développement durables de territoires. Les lignes directrices énoncées s'inscrivent tout à fait dans les principes de l'aménagement durable. Vivre en Ville invite cependant le MAMROT à aller plus loin dans cette direction, le principe d'écoresponsabilité des collectivités étant à la base de la définition de l'occupation et de la vitalité des territoires : « mise en valeur des potentiels de chaque territoire, **dans une perspective de développement durable** ».

En affirmant vouloir appuyer les acteurs qui s'engageront dans un virage écoresponsable, sans prescription ou incitatif concret, il est possible d'interpréter l'aménagement durable comme « facultatif ». **Vivre en Ville propose au gouvernement de préciser les formes de soutien au virage écoresponsable et de dissuader les pratiques d'aménagement non durables.**

« *Le développement urbain viable est une stratégie de lutte contre les changements climatiques peu coûteuse puisqu'il implique des investissements qui doivent être faits de toute façon.* »

(Urban Land Institute, 2008 – traduction libre)

L'État québécois – parfois de concert avec le gouvernement fédéral – soutient financièrement le développement des infrastructures municipales. Or, nombre des infrastructures que l'État contribue à financer sont directement liées à un mode de développement urbain peu efficace : fermetures d'écoles dans les premières couronnes et nouvelles ouvertures en périphérie, nouveaux réseaux d'aqueducs et d'égouts rendus nécessaires par des nouveaux développements alors que des secteurs déjà viabilisés ne sont pas utilisés à pleine capacité, développements de très faible densité où le coût des infrastructures publiques par unité est exorbitant, etc. Pour l'optimisation des infrastructures existantes et nouvellement développées, l'État québécois pourrait exiger des municipalités une gestion plus efficace de leurs infrastructures.

- + **Recommandation 11** : Intégrer des critères d'écoconditionnalité dans des programmes gouvernementaux tels que le programme de soutien aux infrastructures

Vivre en Ville propose au gouvernement d'intégrer le virage écoresponsable dans une approche d'écoconditionnalité à travers les mesures suivantes :

- › Rendre les programmes de soutien aux infrastructures écoconditionnels en définissant des critères reliés à l'écoresponsabilité : pas de soutien financier pour les développements réalisés sur des terres agricoles, des milieux humides, de trop faible densité, etc.
- › Exiger des municipalités l'identification de zones prioritaires d'investissement en fonction de critères préétablis (infrastructures existantes, croissance attendue, etc.) en dehors desquelles l'État ne soutiendra pas les investissements.

Vivre en Ville propose également de créer des programmes de soutien technique et financier aux municipalités pour faciliter la mise en place d'un virage écoresponsable, qui, sans l'expertise et les ressources nécessaires, pourra difficilement s'intégrer dans les pratiques.

Orientation 3 - Agir en synergie

(Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016, p. 52)

La capacité d'action des collectivités

La stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires identifie des axes d'intervention en vue d'accroître la capacité d'action des collectivités, principalement en termes de moyens financiers. Le gouvernement reconnaît ainsi le besoin de diversification des sources de revenus des municipalités, MRC et communautés métropolitaines, et souhaite améliorer les leviers financiers dont elles disposent pour assumer les obligations qui leurs sont confiées. Donner accès à de nouvelles sources de revenus autonomes et bonifier

les transferts financiers du gouvernement sont en effet des mesures pouvant augmenter la capacité d'action des collectivités.

Les sources actuelles de revenus des municipalités (limitées principalement à l'impôt foncier) ne parviennent actuellement pas à répondre à l'ensemble des besoins qu'elles ont identifiés (UMQ, 2011). De plus, la place prépondérante de l'impôt foncier dans l'assiette fiscale municipale peut être considérée comme un vecteur de l'étalement urbain. En cherchant à accroître leurs recettes foncières, les municipalités se retrouvent dans un contexte de concurrence intermunicipale et dans une logique de course au développement immobilier. Pour attirer le développement sur leur territoire, les municipalités cherchent donc à étendre leur superficie constructible et évitent d'imposer des contraintes aux promoteurs immobiliers, une dynamique peu favorable à l'urbanisation limitée et planifiée ni aux principes de l'aménagement durable.

S'il diversifie et bonifie les sources de revenus des municipalités tel qu'il l'entend dans la stratégie, le gouvernement viendra diminuer les pressions financières des municipalités tout en posant du même coup un geste concret dans la lutte contre l'étalement urbain.

Pour être équitable, cette pratique doit toutefois s'accompagner d'une meilleure responsabilisation des municipalités quant aux coûts entraînés par leur mode de développement : il n'est pas question que l'État vienne compenser par ses subventions des choix de développement coûteux. Sans quoi, ce sont les résidant des municipalités « économes » qui vont se retrouver à payer pour les frais occasionnés par les municipalités moins économes.

- + **Recommandation 12** : Mettre en place un régime fiscal qui responsabilise les municipalités face à leurs choix de développement

Orientation 4 - Relever les défis propres à la région métropolitaine de Montréal

(Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016, p. 58)

Une des quatre orientations de la stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires concerne spécifiquement l'aménagement et le développement de la région métropolitaine de Montréal. La stratégie annonce la mise en place d'une table de concertation métropolitaine et d'un comité interministériel pour l'aménagement et le développement de la région. Une gestion cohérente de l'urbanisation sera aussi recherchée de même que la clarification du rôle et des mandats respectifs des instances de gouvernance.

Vivre en Ville est tout à fait en accord avec les besoins identifiés dans la stratégie et convient de la pertinence des axes d'intervention et objectifs pour améliorer la cohérence et la concertation des actions dans la région métropolitaine de Montréal.

La création de la Table Québec-Montréal métropolitain pour l'aménagement et le développement, tel que stipulé dans le projet de loi n° 34, apparaît comme un geste concret pour une meilleure coordination de l'aménagement, qui pourra faciliter la mise en œuvre du PMAD.

Vivre en Ville souhaite que cela permette d'éviter les écueils auxquels se butte la planification durable du territoire métropolitain, notamment les actions divergentes des différents ministères et organismes gouvernementaux.

Dans son rapport à l'Assemblée nationale pour l'année 2008-2009, le Vérificateur général du Québec recommandait au ministère des Transports (MTQ) de tenir davantage compte des orientations en matière d'aménagement dans la planification du transport de la région métropolitaine de Montréal. Des contradictions entre le contenu du Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal réalisé par le MTQ et les orientations gouvernementales en aménagement étaient soulignées dans le rapport, principalement en ce qui a trait à la réduction de l'utilisation de l'automobile.

(Vérificateur général du Québec, 2009)

En outre, la région métropolitaine de Québec fait face à plusieurs défis et obstacles identiques à ceux de la région métropolitaine de Montréal pour l'aménagement durable de son territoire. La région de Québec aurait donc tout autant besoin d'un lieu de concertation pour maximiser la cohérence et la synergie des actions entre les différentes instances gouvernementales et municipales, particulièrement pour la mise en œuvre de son PMAD. Vivre en Ville recommande donc que soit créée une Table Québec- CMQ pour l'aménagement et le développement.

- + **Recommandation 13:** Créer une Table Québec-CMQ pour l'aménagement et le développement de la région métropolitaine de Québec

Conclusion

Pour que les objectifs se concrétisent

La stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires couvre un éventail extrêmement large d'axes d'intervention et d'objectifs. Dès lors, la question de la mise en œuvre se pose : comment faire en sorte que tous ces objectifs se concrétisent et dépassent le stade des bonnes intentions ?

Notre compréhension du projet de loi n°34 est que la mise en œuvre de la stratégie se base d'une part sur l'action gouvernementale et d'autre part sur celle des collectivités, prévoyant au besoin un mécanisme pour l'action conjointe.

L'action gouvernementale

Les objectifs doivent être réellement pris en compte dans les différents exercices de planification de l'Administration, sous les formes les plus concrètes possibles. Vivre en Ville invite le gouvernement à préciser les conditions et les modalités suivant lesquelles s'exerce l'obligation prévue à l'article 9 du projet de loi n° 34: « *Chaque ministère, organisme et entreprise compris dans l'Administration doit présenter et rendre publique sa contribution à l'atteinte des objectifs de la stratégie* », en donnant des directives sur la forme et le contenu que doit prendre leur exercice de planification.

Pour le moment, la liste des actions prévues dans le document accompagnant la stratégie (2011-2013) apparaît plutôt faible sur les moyens de mise en œuvre, plusieurs actions se résumant à la poursuite de mesures déjà entreprises et découlant de la mission des ministères et organismes. De plus, plusieurs objectifs ne voient aucune action leur être associée. **Vivre en Ville souhaite que des gestes structurants soient planifiés par l'Administration.**

L'action des collectivités

Au niveau des collectivités, les élus pourront prendre des initiatives contribuant à l'atteinte des objectifs inscrits dans la stratégie, à l'aide des outils de planification, des pouvoirs et des programmes qu'ils gèrent. Le projet de loi stipule que chaque élu municipal « *concourt à l'atteinte des objectifs de la stratégie* » et « *veille à ce que les documents de planification de ces organismes municipaux reflètent ces principes et objectifs* » (PL34 art.13)

Vivre en Ville se demande si une telle formulation doit être comprise comme une simple invitation à l'action, ou si les élus municipaux auront l'obligation de contribuer à l'atteinte des objectifs de la stratégie. Il apparaît essentiel que les élus municipaux s'engagent dans l'atteinte des objectifs, d'autant que pour certains de ces objectifs, les leviers de mise en œuvre se situent principalement au niveau local.

Évaluation et suivi

Face au nombre imposant d'objectifs, le suivi de leur atteinte est d'autant plus important.

La stratégie prévoit que « chaque ministère, organisme ou entreprise de l'Administration fait état dans son rapport annuel de gestion, des résultats obtenus au regard de la planification visée » ; cela peut constituer un bon moyen d'évaluer sa mise en œuvre. Par contre, il n'est pas fait obligation aux organismes de préciser, pour chacun des objectifs, les actions qui auront pu être prises à son encontre.

Vivre en Ville s'interroge également au sujet de la reddition de compte de la part des élus municipaux. Nous souhaiterions voir élaboré un réel mécanisme en ce sens, sans quoi il est à craindre que les objectifs ne demeurent effectivement que des vœux pieux.

Proposition d'indicateurs

Il est prévu que le bilan de la mise en œuvre de la stratégie soit effectué par le ministre du MAMROT à partir d'indicateurs prochainement élaborés. Vivre en Ville propose au MAMROT d'envisager d'utiliser les indicateurs suivants, reliés à l'aménagement durable des collectivités, dont certains proviennent de l'Institut national de santé publique du Québec (Robitaille, 2009) et qui sont également soutenus par la Coalition Poids :

- › Densité et mixité de l'utilisation du sol
- › Connexité et caractéristiques du réseau routier
- › Réseaux de transport non motorisé et infrastructures de transport en commun
- › Design de l'environnement urbain
- › Infrastructures de loisirs
- › Accessibilité aux commerces d'alimentation
- › Superficie des terrains naturels intacts et des terrains en zones agricoles
- › Évolution (superficie) des périmètres d'urbanisation
- › Émissions de gaz à effet de serre par habitant
- › Parts modales des différents modes de transport
- › Pourcentage des écoliers se rendant activement vers l'école
- › Nombre et proportion de logements abordables et de logements sociaux
- › Parts des revenus allouées au logement et aux transports des habitants
- › Prix des loyers et valeurs foncières
- › Taux d'inoccupation des logements
- › Sommes investies pour le développement des transports collectif et actif

Maintenir le cap

Finalement, Vivre en Ville soutient qu'il est du devoir de l'État de contribuer à la vitalité des territoires, et surtout que son rôle de gardien de l'aménagement durable du territoire doit être maintenu.

Bibliographie

Commission sur l'avenir de l'agriculture et de l'agroalimentaire québécois [CAAAQ], 2008. Agriculture et agroalimentaire : assurer et bâtir l'avenir.

<http://www.caaaq.gouv.qc.ca/userfiles/File/Dossiers%2012%20fevrier/RapportFr_haute.pdf>, Consulté le 1er septembre 2011.

Chicoine, Robert, 2011. Réforme de la LAU : Les urbanistes sont-ils entendus ? dans Urbanité, Hiver 2011.

Ouimet, Bernard, 2009. Protection du territoire agricole et développement régional : Une nouvelle dynamique mobilisatrice pour nos communautés.

<http://www.mapaq.gouv.qc.ca/fr/publications/rapportOuimet_WEB.pdf>, Consulté le 1er septembre 2011.

Robitaille, E. (2009). Indicateurs géographiques de l'environnement bâti et de l'environnement des services influant sur l'activité physique, l'alimentation et le poids corporel. Québec : Institut national de santé publique du Québec-Direction du développement des individus et des communautés.

Vérificateur général du Québec (2009). «Rapport du vérificateur général du Québec à l'Assemblée nationale pour l'année 2008-2009, Tome II : Planification du transport et de l'aménagement de la région métropolitaine de Montréal». 42 pages.

Vivre en Ville (2009). «Le développement urbain viable au coeur de la stratégie québécoise de réduction des émissions de GES», mémoire présenté à la Commission des transports et de l'environnement de l'Assemblée nationale du Québec, 34 pages.

Vivre en Ville (2010). «Un plan de mobilité durable pour la Ville de Québec; L'aménagement du territoire comme élément essentiel pour y parvenir», Mémoire présenté à la Ville de Québec dans le cadre de l'élaboration de son plan de Mobilité durable, 67 pages.

Vivre en Ville et Équiterre (2011). «Pour un Québec libéré du pétrole en 2030; Changer de direction; Chantier Aménagement du territoire et transport des personnes», 120 pages.

Vivre en Ville (2011). «Réforme de la loi, réforme des pratiques; Mémoire présenté à la Commission de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale du Québec; À l'occasion de la Consultation générale et des auditions publiques sur l'avant-projet de loi, Loi sur l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme», 43 pages.

Vivre en Ville (2011). «L'aménagement durable du territoire, un pilier de la politique bioalimentaire; Mémoire présenté à la Commission de l'agriculture, des pêcheries, de l'énergie et des ressources naturelles de l'Assemblée nationale du Québec; À l'occasion de la Consultation générale sur le Live vert pour une politique bioalimentaire», 12 pages.

Annexe 1 : Cobénéfices associés à l'aménagement durable du territoire

Pour des collectivités plus prospères

L'étalement urbain rend nécessaire la construction de nouveaux aqueducs, services d'incendie, équipements de loisirs, etc. Et c'est sans compter le réseau routier et autoroutier dont le coût est bien souvent assumé par le gouvernement, donc par l'ensemble des Québécois. Ces besoins exponentiels en infrastructures constituent un gouffre pour les finances publiques. En mettant fin à l'étalement urbain, les élus ont l'occasion de répondre à des impératifs d'efficacité et de bonne gestion : c'est aussi ça le développement durable! En diminuant la dépendance à l'automobile des collectivités, on réalise également d'importants gains économiques.

BÉNÉFICE	EXEMPLES
<ul style="list-style-type: none"> Réduction du déficit commercial du Québec et création d'emplois 	<ul style="list-style-type: none"> Plus d'investissements dans l'économie québécoise et moins de fuites commerciales dues au pétrole : l'automobile et le pétrole représentent un déficit de 25 G\$. Une dépense de 1 M\$ en transport en commun crée 11,4 emplois au Québec, alors que la même dépense en automobile crée 5,5 emplois.
<ul style="list-style-type: none"> Amélioration de la sécurité énergétique 	<ul style="list-style-type: none"> Populations et industries moins vulnérables à l'augmentation du prix du pétrole
<ul style="list-style-type: none"> Efficacité accrue du marché du travail et de la consommation 	<ul style="list-style-type: none"> Plus grande productivité des travailleurs : moins de temps improductif dû à la congestion Plus grande accessibilité pour les employés et pour la clientèle des entreprises
<ul style="list-style-type: none"> Augmentation du revenu disponible des ménages 	<ul style="list-style-type: none"> La totalité ou une partie des coûts de l'utilisation d'une automobile peuvent être épargnés et réinvestis dans l'économie locale ou québécoise
<ul style="list-style-type: none"> Meilleur rendement des infrastructures et des services de voirie grâce à la réalisation d'économies d'échelle 	<ul style="list-style-type: none"> Selon une étude de la SCHL comparant un développement de banlieue traditionnel de 21,7 log/ha avec un quartier compact et mixte comprenant 43,3 log/ha, ce dernier permet des économies d'infrastructures de 16 % par logement au moment de la construction et des économies globales de 8,8 % sur une période de 75 ans.
<ul style="list-style-type: none"> Renforcement de l'économie locale 	<ul style="list-style-type: none"> Pôles de quartiers et cœurs villageois consolidés : présence et fréquentation de commerces locaux indépendants – restaurants, boutiques et services de proximité – qui font l'attrait et la vitalité des villes et quartiers les plus recherchés Utilisation plus optimale du territoire : le redéveloppement de terrains en friche entraîne pour les villes d'importants profits, notamment en taxes foncières

Pour des collectivités en meilleure santé

Il est désormais reconnu que plusieurs caractéristiques de la forme urbaine et de l'environnement bâti favorisent une population plus active physiquement et donc en meilleure santé (densité, mixité, proximité des services, présences d'infrastructures de loisirs et de transports actifs, connectivité des rues, transport collectif). L'adoption d'une saine alimentation par la population peut également être facilitée par la mixité des usages et la présence de supermarchés facilement accessibles. Une diminution de la circulation automobile pourrait également contribuer à une population en meilleure santé.

BÉNÉFICE	EXEMPLES
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Diminution des problèmes de santé associés à la sédentarité 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Meilleure santé physique et cardio-vasculaire : les personnes vivant dans des endroits de densité moyenne à élevée, où les services communautaires et commerciaux sont à distance de marche ou de vélo de leur domicile, sont 2,4 fois plus enclins à faire les 30 minutes d'exercice quotidien requis². ▪ Moins de problèmes de santé reliés au poids : l'utilisation du transport en commun est associée à une diminution pouvant atteindre 23 % des risques d'obésité par rapport à l'utilisation de l'automobile (ASSSM, 2008)³.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Diminution des troubles de santé et des décès prématurés associés à la pollution atmosphérique 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La pollution atmosphérique est liée à des troubles tels que l'asthme, les maladies cardiaques et les maladies respiratoires, qui comportent tous un risque de décès⁴. ▪ Santé Canada estime que 5 900 décès par année sont attribuables à la pollution atmosphérique dans huit villes canadiennes (Québec, Montréal, Ottawa, Toronto, Hamilton, Windsor, Calgary et Vancouver)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Diminution du nombre d'accidents avec blessés ou décès 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Au Canada, le taux de collisions mortelles par km/passager des transports en commun correspond à 5 % de celui de l'automobile⁵.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Augmentation de la sécurité des usagers vulnérables 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Environnement favorisant le confort et la sécurité des résidents, des piétons ainsi que des cyclistes

² Fondation des Maladies du cœur. 2005. *Le bulletin de santé des Canadiens et Canadiennes: La banlieue, un mauvais rêve ?*.

³ Moderniser la mobilité, Mémoire de l'agence de la santé et des services sociaux de Montréal, préparé par la Direction de la santé publique dans le cadre des consultations publiques sur le Projet de modernisation de la rue Notre-Dame : volet intégration urbaine, 6 février 2008.

⁴ Santé Canada. 2009. Santé et qualité de l'air. En ligne.
 <<http://www.hc-sc.gc.ca/ewh-semt/air/out-est/faq-fra.php#effet>>.

⁵ Association canadienne du transport urbain. 2003. *Les arguments économiques à l'appui du transport collectif au Canada*.

Pour des collectivités qui protègent leurs ressources et leur environnement

En diminuant la consommation de la ressource territoire, par un aménagement plus rationnel et économe, la préservation des milieux naturels est facilitée et ces milieux sont ainsi en mesure de fournir à la collectivité d'important services écologiques. Un aménagement et un urbanisme qui diminuent le recours à l'automobile ont également des impacts bénéfiques extrêmement importants, notamment pour la mitigation des impacts des changements climatiques.

BÉNÉFICE	EXEMPLES
▪ Protection des espaces naturels et des terres agricoles	▪ Les développements compacts limitent l'utilisation du territoire et, par conséquent l'envahissement des espaces naturels et des terres agricoles, comme c'est le cas avec le modèle de l'étalement urbain.
▪ Réduction des émissions de GES	▪ Le développement compact des collectivités a le potentiel de réduire les émissions de GES liées aux transports de 10 % (Ewing et al, 2008)
▪ Meilleure qualité de l'eau	▪ Limitation de l'imperméabilisation des sols due au nombre et à la dimension des rues et des stationnements pavés. En limitant l'imperméabilisation des sols, l'eau de surface est filtrée par le sol plutôt que d'en être détournée, diminuant sa contamination par divers polluants.
▪ Protection des écosystèmes et de la biodiversité	▪ La limitation de l'imperméabilisation des sols permet d'éviter plusieurs conséquences : perte de milieux humides, réduction de la recharge de l'eau souterraine, érosion, inondations, assèchement plus rapide des cours d'eau en période sèche, fragilisation des cours d'eau ⁶ . ▪ La limitation de l'étalement urbain préserve les milieux humides et le couvert forestier : des milieux abritant des espèces animales ou végétales diversifiées et/ou menacées.

⁶ Ibid.



www.vivreenville.org

info@vivreenville.org

Québec (siège social)

Centre culture et environnement Frédéric Back
870, avenue De Salaberry, bureau 311
Québec (Québec) G1R 2T9
Téléphone 418-522-0011

Gatineau

177, Promenade du Portage, 3e étage
Gatineau (Québec) J8X 2K4
Téléphone 819-639-0427

Montréal

Maison du développement durable
50, rue Ste-Catherine Ouest, bureau 480
Montréal (Québec) H2X 3V4
Téléphone 514-394-1125