

APPEL À L'ACTION

Mai 2017



**ADAPTER LA
PLANIFICATION
URBAINE À
L'URGENCE
CLIMATIQUE**



VIVRE EN VILLE
la voie des collectivités viables

ADAPTER LA PLANIFICATION URBAINE À L'URGENCE CLIMATIQUE

La hausse incontrôlée des émissions de gaz à effet de serre d'origine anthropique fait peser, sur le Québec et sur le monde, ce qui est maintenant bien plus qu'une menace. Au Québec, les transports routiers sont responsables à eux seuls de 34% des émissions. Ils sont ainsi l'objet de toutes les attentes et de toutes les craintes, du fait de l'augmentation continue de leurs émissions sous l'effet d'une croissance de la motorisation et des distances parcourues.

Les effets de la forme urbaine sur les émissions en transport sont bien connus. De multiples études ont clairement établi que les milieux qui ont le meilleur bilan carbone sont caractérisés par une forte densité, la présence d'activités diversifiées, un réseau de rues bien connecté, la proximité du centre-ville ou d'une autre centralité et une bonne desserte de transport en commun. Les villes québécoises ont donc un rôle primordial à jouer dans la lutte contre les changements climatiques, d'autant plus qu'elles devront, d'ici 2030, absorber une croissance démographique de 400 000 nouveaux ménages et la croissance économique qui lui sera liée.

Pourtant, force est de constater que nous sommes bien loin d'opérer le virage nécessaire dans la conception et la construction de nos milieux de vie. En matière de planification urbaine, nous agissons la plupart du temps comme si les changements climatiques étaient un mythe. Nous continuons de bâtir des bureaux et des commerces autour d'échangeurs autoroutiers, de nous étaler toujours plus loin sur les milieux naturels et les terres agricoles, de construire des quartiers sans transport en commun.

À l'occasion de ces Rendez-vous Collectivités viables, alors que plus de 200 décideurs et professionnels québécois sont réunis autour du thème d'une croissance urbaine à faible impact climatique, Vivre en Ville appelle à une action collective, concertée et décisive, fondée sur les connaissances scientifiques les plus solides et les pratiques d'aménagement les mieux documentées.

Considérant que d'ici 2030, le Québec s'est engagé à réduire d'au moins 15 millions de tonnes équivalent CO₂ ses émissions de gaz à effet de serre, soit une baisse de 37,5% par rapport au niveau de 1990 ;

Considérant qu'au Québec, le secteur des transports routiers produit à lui seul 34% des émissions de gaz à effet de serre et que ses émissions augmentent deux fois plus vite que la population (+27% entre 1990 et 2014) ;

Considérant ainsi que l'atteinte des cibles québécoises de réduction des émissions passera inévitablement par une action déterminée et structurante sur le secteur des transports routiers ;

Considérant que le lien entre mode de développement urbain et bilan carbone en transport est désormais bien établi et documenté par diverses études locales et internationales ;

Considérant que les caractéristiques des milieux faibles en carbone sont également associées à de nombreux cobénéfices et que, si la croissance à faible impact climatique fait consensus comme stratégie de réduction des émissions de gaz à effet de serre, c'est aussi une approche qui fera des villes québécoises des milieux de vie de qualité, prospères et favorables au bien-être de tous ;

Vivre en Ville appelle l'État, les municipalités, les institutions et les entreprises du Québec à adopter dorénavant des pratiques de planification urbaine compatibles avec une croissance à faible impact climatique.

EN CONSÉQUENCE, VIVRE EN VILLE APPELLE À :

1. LIMITER LA PART DE LA CROISSANCE DIRIGÉE VERS LES COURONNES AU POURTOUR DES RÉGIONS MÉTROPOLITAINES.

Le bilan carbone en transport tend à augmenter avec la distance au centre; les résidents des couronnes nord et sud de la région métropolitaine, par exemple, émettent en moyenne 50% plus de gaz à effet de serre que ceux de l'Agglomération de Montréal. Un rythme de croissance moins soutenu dans les secteurs périphériques favorisera la consolidation des milieux urbanisés, tant au centre que dans les couronnes.

2. LIMITER L'ÉPARGILLEMENT DES LIEUX D'EMPLOI.

Le bilan carbone des parcs d'affaires et autres zones spécialisées s'avère préoccupant comparé à celui des pôles centraux regroupant une diversité d'activités : disperser les emplois pour les rapprocher de la population conduit à augmenter les distances parcourues au lieu de les réduire.

3. DÉTERMINER DES CIBLES PRÉCISES ET FERMES DE CONSOLIDATION ET DE DENSIFICATION DU TISSU URBAIN EXISTANT.

Les milieux urbains présentent une multiplicité d'espaces à réinvestir : parcelles sous-utilisées, espaces en friche, aires de stationnement de surface, etc. L'analyse du potentiel de consolidation et de requalification et la détermination de cibles à atteindre sont des étapes essentielles à intégrer systématiquement aux schémas d'aménagement et aux plans d'urbanisme.

4. METTRE LE DÉVELOPPEMENT DES NOUVELLES TECHNOLOGIES AU SERVICE D'UNE MOBILITÉ PARTAGÉE.

Pour optimiser les infrastructures et l'utilisation du territoire, les nouvelles technologies d'information, de communication et d'automatisation doivent être développées dans l'optique d'une réduction du nombre de véhicules en circulation et non pas d'une augmentation du kilométrage parcouru. Elles devraient également bénéficier aux autres modes de déplacement à faible impact climatique.

5. INTÉGRER SYSTÉMATIQUEMENT DES MESURES D'ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES.

Tous les projets de développement urbain, qu'il s'agisse de nouveaux quartiers ou d'opérations de densification et de requalification, doivent prévoir les infrastructures appropriées pour s'adapter aux changements climatiques et intégrer, pour réduire leurs conséquences, des mesures de verdissement, de gestion de l'eau, etc.

6. INVESTIR MASSIVEMENT DANS LE DÉVELOPPEMENT DE RÉSEAUX STRUCTURANTS DE TRANSPORT COLLECTIF.

La disponibilité, à distance de marche, d'un service de transport collectif fiable, fréquent, confortable et performant s'avère essentielle pour réduire le recours systématique à la voiture. Le transport collectif est une ossature indispensable au développement d'une offre de mobilité durable qui pourra combiner divers modes actifs, collectifs et partagés.

7. INTÉGRER LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES AUX DOCUMENTS D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME.

L'évaluation du bilan carbone des orientations et des cibles visées, ainsi que les indicateurs de suivi de leurs effets, devraient faire partie intégrante de chaque document de planification (plan métropolitain, schéma d'aménagement, plan et règlements d'urbanisme).

Le Québec a devant lui une chance à saisir : utiliser la croissance démographique des 15 prochaines années pour changer la forme de nos collectivités. Manquer cette opportunité, c'est échouer à coup sûr à tenir nos engagements dans la lutte contre les changements climatiques. C'est aussi rater l'occasion de mieux construire nos villes, nos quartiers, nos rues et nos bâtiments, au profit de l'ensemble de la société.

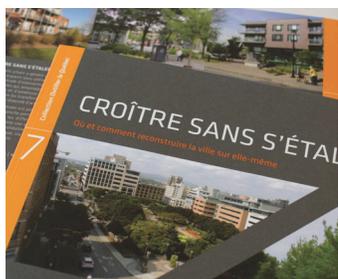


LE POIDS DE L'ÉPARGILLEMENT

Comment la localisation des entreprises et des institutions détériore le bilan carbone

L'éparpillement des entreprises et des institutions sur le territoire, qui contribue à allonger les parcours et privilégie l'accès en automobile, pèse de tout son poids sur le bilan carbone.

En s'appuyant sur l'étude des émissions en transport de 18 pôles d'activités au Québec, Vivre en Ville propose des solutions pour la localisation bas carbone des bureaux, des commerces et des institutions.



CROÎTRE SANS S'ÉTALER

Où et comment reconstruire la ville sur elle-même

La reconstruction de la ville sur elle-même met à profit les espaces urbains sous-utilisés. Elle constitue un mode d'urbanisation durable permettant d'optimiser l'occupation du territoire et d'améliorer la qualité des milieux de vie.

Afin d'illustrer la variété des interventions possibles, Vivre en Ville présente 43 courtes études de cas inspirantes, dont 38 exemples québécois.



DE MEILLEURES VILLES POUR UN MEILLEUR CLIMAT

Pour une croissance urbaine à faible impact climatique

D'ici 2030, le Québec doit réduire ses émissions de GES d'au moins 15 millions de tonnes équivalent CO₂. Les villes joueront un rôle primordial dans la lutte contre les changements climatiques, d'autant plus que, d'ici là, elles devront accueillir 400 000 nouveaux ménages.

S'attaquer à ce double défi exige que chaque nouveau développement contribue à l'amélioration du bilan carbone. Vivre en Ville propose cinq stratégies à combiner pour une croissance à faible impact climatique.



OBJECTIF ÉCOQUARTIERS

Principes et balises pour guider les décideurs et les promoteurs

Objectif écoquartiers veut stimuler la création de milieux de vie qui, tout en réduisant l'utilisation des ressources naturelles, énergétiques et financières, améliorent la qualité de vie de leurs résidents et des collectivités dans lesquelles ils s'intégreront.

Cette publication est une ressource essentielle pour mieux penser, planifier et concevoir les écoquartiers. Les 33 principes proposés par Vivre en Ville forment une grille d'analyse pour évaluer la qualité d'un projet sous tous ses aspects.

PLUS DE RESSOURCES SUR LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES
VIVREENVILLE.ORG/CHANGEMENTS-CLIMATIQUES

