

Désormais

Mémoire présenté à la ministre des Affaires municipales et de l'Habitation
Dans le cadre de la consultation sur la Stratégie nationale
d'urbanisme et d'aménagement des territoires

Octobre 2021



VIVRE EN VILLE

MISSION

Organisation d'intérêt public, Vivre en Ville contribue, partout au Québec, au développement de collectivités viables, œuvrant tant à l'échelle du bâtiment qu'à celles de la rue, du quartier et de l'agglomération.

Par ses actions, Vivre en Ville stimule l'innovation et accompagne les décideurs, les professionnels et les citoyens dans le développement de milieux de vie de qualité, prospères et favorables au bien-être de chacun, dans la recherche de l'intérêt collectif et le respect de la capacité des écosystèmes.

Polyvalente, rigoureuse et engagée, l'équipe de Vivre en Ville déploie un éventail de compétences en urbanisme, mobilité, verdissement, design urbain, politiques publiques, efficacité énergétique, etc. Cette expertise diversifiée fait de l'organisation un acteur reconnu, tant pour ses activités de recherche, de formation et de sensibilisation que pour son implication dans le débat public et pour ses services de conseil et d'accompagnement.

Crédits

Supervision

Christian Savard – Directeur général

Recherche et rédaction

Samuel Pagé-Plouffe – Coordonnateur Affaires publiques et gouvernementales

Jeanne Robin – Directrice principale

Olivier Roy-Baillargeon – Conseiller à la direction générale

Appui à la recherche

Benjamin Duquet – Conseiller Mobilité durable

Photo de couverture : Rue des Forges, Trois-Rivières, août 2021. Source : Vivre en Ville

Sommaire et contexte

Le 29 septembre 2015, Vivre en Ville participait à la formation de l'alliance ARIANE et signait la déclaration *Pour une politique nationale d'urbanisme et d'aménagement du territoire* (Alliance ARIANE, 2015). Six ans de réflexion et de concertation plus tard, c'est avec un immense plaisir que l'organisation participe à la « grande conversation nationale » menée par la ministre des Affaires municipales et de l'Habitation.

Sonner l'heure d'un « Désormais » en aménagement du territoire

La consultation menée ces derniers mois a permis de mettre au jour un double consensus. D'une part, « nos choix passés nous ont laissé des milieux de vie peu résilients, qui nous coûtent trop cher et génèrent un mode de vie dommageable pour notre environnement et pour notre santé. Nous pouvons et devons faire mieux. » (Alliance ARIANE, 2018a). D'autre part, le cadre actuel en aménagement ne permet pas de répondre efficacement aux défis auxquels nous faisons déjà face, à commencer par la crise climatique. Il est urgent de le réformer.

Dans ce mémoire, Vivre en Ville met de l'avant la priorité absolue de sortir de l'ère de l'étalement pour entrer dans celle de la consolidation. Pour ce faire, deux actions sont essentielles: assumer le leadership de l'État en aménagement du territoire, et imposer un « Test territoire » aux décisions gouvernementales et municipales.

Étalement zéro

Le Québec vit, depuis des décennies, dans l'ère de l'étalement urbain. Le rythme auquel ses régions urbaines consomment le territoire compromet la santé des écosystèmes, des collectivités, des finances publiques et des populations. Les pratiques actuelles ne permettront pas de répondre au principal défi à venir : la crise climatique.

Dans la plupart des collectivités, les milieux déjà urbanisés comportent de nombreux espaces sous-utilisés: friches et terrains vacants, stationnements de surface, bâtiments désuets, parcelles déjà construites mais pouvant être optimisées, etc. Tous ces milieux constituent un potentiel de consolidation pour accueillir les activités et les ménages supplémentaires attendus pour les prochaines décennies. La Stratégie nationale doit fixer l'objectif de l'étalement zéro et permettre au Québec d'entrer résolument dans l'ère de la consolidation.

Leadership de l'État

La Stratégie nationale doit affirmer la légitimité de l'intervention de l'État et de la mise en place de règles communes. Elle devra intégrer des changements législatifs, des mesures budgétaires, des politiques qui confirment le rôle de leader, d'arbitre et de soutien de l'État.

La protection du territoire agricole et d'une future zone naturelle permanente, le développement d'écoquartiers partout au Québec, la résolution de la crise du logement, la revitalisation des centres-villes exigent un leadership gouvernemental pour agir de manière concertée. Pour concrétiser ce virage, l'État devra jouer un rôle assumé.

Au-delà des mesures contraignantes, pour atteindre l'étalement zéro, le milieu municipal devra disposer de l'expertise technique et des moyens financiers requis.

Test territoire

Pour faire preuve d'exemplarité et assumer le leadership attendu, l'aménagement du territoire doit devenir pour l'État, une priorité.

Chacune des politiques, des programmes et des projets de l'État devra être soumis à un « Test territoire » permettant l'analyse systématique de ses effets sur le territoire et l'organisation des collectivités. Le ministère de l'Aménagement du territoire et du Soutien aux collectivités devra avoir, pour tout ce qui touche au territoire, un rôle prépondérant similaire à celui que joue le Conseil du Trésor en matière de gestion des ressources.

Afin de s'assurer de l'atteinte des cibles nationales reliées à l'aménagement du territoire, de la lutte contre les changements climatiques à la santé en passant par la préservation du patrimoine naturel et culturel, la planification municipale en aménagement du territoire devra également intégrer une analyse prévisible de ses effets.

Une réflexion nourrie par de nombreux échanges

Les travaux réalisés en partenariat avec l'alliance ARIANE ont abondamment nourri la réflexion de Vivre en Ville en amont de la consultation. Les mesures proposées, en particulier, doivent beaucoup à deux journées de travail : un atelier qui a mobilisé 50 experts sur le sujet spécifique de la localisation des édifices publics (Alliance ARIANE, 2016), et le forum *Savoir où on s'en va*, qui a réuni 100 parties prenantes en février 2018 (Alliance ARIANE, 2018b).

Les propositions contenues dans ce mémoire tirent une partie de leur inspiration d'exemples de visions et de plans d'action nationaux en aménagement du territoire. Des faits saillants de ces politiques sont présentés en page 23, p. 25 et p. 34 (Nouvelle-Zélande), p. 33 (Suisse) et p. 16 (Ontario).

La réflexion de Vivre en Ville s'est aussi approfondie et précisée au fil de la participation de l'organisation à des dizaines de consultations publiques portant notamment sur la fiscalité (Vivre en Ville, 2014a), la mobilité durable (Vivre en Ville et Équiterre, 2017), la gouvernance municipale (Vivre en Ville, 2017a), la transition énergétique (Vivre en Ville, 2017b), la santé (Vivre en Ville, 2017c), les changements climatiques (Vivre en Ville, 2019a), l'habitation (Vivre en Ville, 2020a), la crise pandémique (Vivre en Ville, 2020b) et bien d'autres sujets reliés à l'urbanisme et à l'aménagement du territoire.

Il n'était évidemment pas question de reprendre ici l'intégralité des recommandations formulées au fil des années. Ce mémoire se concentre sur les principales orientations dont devrait se saisir la Stratégie nationale et met de l'avant les mesures jugées prioritaires.

Une mobilisation hors du commun qui oblige à des résultats

L'élaboration de cette Stratégie nationale vient couronner un travail considérable, autant de la part de la société civile, mobilisée depuis des années, que des experts, qui ont éclairé la réflexion par leurs interventions, et des professionnels, aux premières loges de l'arrimage entre des attentes parfois difficiles à concilier.

La participation à la consultation, d'un niveau remarquable dans un contexte pandémique, est aussi à saluer. De très nombreux acteurs ont porté la voix d'une diversité de milieux et d'une grande variété d'enjeux : le monde municipal, bien entendu, mais également les milieux de la santé, de la culture, du développement économique et de l'économie sociale, de la protection de l'environnement, et bien d'autres.

Cette mobilisation salubre n'est pas une surprise : [des milliers de signataires](#), partout au Québec, ont signé la déclaration portée par l'alliance ARIANE, et notamment les extraits suivants :

Le Québec a besoin d'un « désormais » en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme. Nos milieux de vie nous façonnent autant que nous les façonnons.

Pour notre culture, pour nos familles, pour notre santé, notre prospérité et celle des générations qui nous suivront, mieux construire nos villes et nos villages et mettre en valeur notre territoire doit devenir notre priorité.

Nous, soussignés, déclarons qu'il est fondamental et urgent de réunir, dans un même texte ayant statut de Politique nationale, une vision d'ensemble assortie de principes fondamentaux en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme qui puisse assurer la coordination de l'ensemble des lois, politiques et interventions de l'État et des instances municipales.

Les attentes sont élevées.

Vivre en Ville a conscience que changer d'ère en aménagement du territoire impliquera un travail soutenu durant les années qui viennent. Son équipe réitère sa volonté de poursuivre sa contribution en tant qu'acteur de changement et de soutien, en tant que force de réflexion et de proposition.

Recommandations prioritaires

Parmi les 72 mesures proposées dans ce mémoire, 15 ont été identifiées comme prioritaires.

Mesure 3

Dans les SAD et les PMAD, fixer une cible d'accueil de 90% de la croissance démographique sous forme de consolidation, dont la majeure partie devra se faire dans les corridors desservis par les réseaux structurants de transport collectif.

Mesure 5

Mettre en place, à l'échelle du Québec, une Stratégie centre-ville assortie d'un plan d'action interministériel pour redynamiser les cœurs de villes et de villages.

Mesure 10

Cesser l'augmentation de la capacité routière aux fins de navettage, ce qui permettra de concentrer les ressources sur l'entretien des infrastructures existantes. Mettre fin à l'arbitraire en matière de dépenses de transport par une plus grande transparence des décisions, notamment en se dotant de critères rigoureux pour les projets de mobilité des personnes et des marchandises.

Mesure 23

Autoriser de plein droit la densification dans les milieux au fort potentiel de consolidation, selon des gabarits adaptés au contexte d'insertion.

Mesure 24

Mettre en place un programme Écoquartiers pour accompagner les municipalités.

Mesure 25

Mettre en place un Fonds en aménagement et urbanisme durables, de 100 millions \$ par année, approvisionné par le Fonds vert, pour soutenir l'aménagement d'écoquartiers sur les friches urbaines, la consolidation des cœurs villageois et la requalification des *strips* commerciales.

Mesure 28

Profiter des faibles taux d'intérêt pour lancer un programme d'achat public de terrains stratégiquement situés, en vue d'y implanter, par exemple, des logements sociaux ou des équipements communautaires.

Mesure 39

Adopter, dans chaque ministère concerné, une politique de localisation écoresponsable incluant une cible et des indicateurs d'accessibilité à distance de marche.

Mesure 42

Limiter la taille des écoles et proscrire leur implantation sur tout site éloigné des milieux de vie, afin de pouvoir en assurer une meilleure répartition sur le territoire et de favoriser la pratique, par les enfants, d'une activité physique quotidienne via les déplacements actifs.

Mesure 50

Réformer la loi sur l'expropriation pour protéger des milieux naturels; localiser des équipements publics comme les écoles aux meilleurs emplacements; construire des infrastructures structurantes en transport collectif ou construire du logement social dans les milieux qui en ont le plus besoin.

Mesure 52

Affirmer la légitimité de l'intervention de l'État en aménagement du territoire et de la mise en place de règles communes, et mettre en œuvre des changements législatifs, des mesures budgétaires et des politiques qui confirment le rôle de leader, d'arbitre et de soutien de l'État.

Mesure 53

Donner au ministère de l'Aménagement du territoire et du Soutien aux collectivités un rôle prépondérant en matière de territoire, équivalent à celui de la présidence du Conseil du Trésor en matière de gestion des ressources.

Mesure 54

Rendre obligatoire un « Test territoire » qui soumette chaque nouvelle politique, programme et projet gouvernemental à une grille d'analyse systématique de ses effets sur le territoire.

Mesure 57

Assujettir le soutien gouvernemental aux municipalités à la mise à jour des documents de planification.

Mesure 63

Instaurer une redevance nationale pour tout développement immobilier qui induit une artificialisation du territoire.

Table des matières

1. Sonner l'heure d'un « désormais » en aménagement du territoire	8
Une prise de conscience partagée	8
Tourner le dos aux pratiques délétères du passé	8
Se donner les moyens de faire face aux défis à venir	11
Mettre fin à l'ère de l'étalement et entrer dans l'ère de la consolidation	13
2. Vers des collectivités viables	14
2.1 Restructurer les agglomérations	15
2.2 Habiter des milieux de vie complets et sains	23
2.3. Mieux protéger le territoire non urbanisé	30
3. Mettre en place un nouveau régime	33
3.1 Gouvernance: renforcer le rôle de l'État et la cohérence des décisions	33
3.2 Fiscalité: internaliser les coûts	39
4. Conditions d'une mise en œuvre réussie	43
4.1 Associer un premier plan d'action quinquennal à la Stratégie nationale d'urbanisme et d'aménagement des territoires	43
4.2 Adopter une approche axée sur les résultats	43
4.3 Renforcer la culture de l'aménagement du territoire et de la participation publique	44
4.4 Former un comité de suivi permanent de la Stratégie nationale d'urbanisme et d'aménagement des territoires	44
Références	45

1. Sonner l'heure d'un « désormais » en aménagement du territoire

Il y a 40 ans, le Québec a eu la vision et l'audace, avec deux lois structurantes, de créer un cadre d'aménagement et de mettre en place une protection permanente du territoire agricole. Ce cadre a toutefois montré progressivement ses limites et dans les 15 dernières années, de nombreuses voix ont appelé à le compléter pour parvenir à davantage de cohérence, au service d'une vision d'ensemble à définir.

La consultation menée ces derniers mois a permis de mettre au jour un double consensus. D'une part, « nos choix passés nous ont laissé des milieux de vie peu résilients, qui nous coûtent trop cher et génèrent un mode de vie dommageable pour notre environnement et pour notre santé. Nous pouvons et devons faire mieux » (Alliance ARIANE, 2018). D'autre part, le cadre actuel en aménagement ne permet pas de répondre efficacement aux défis auxquels nous faisons déjà face, à commencer par la crise climatique. Il est urgent de le réformer.

En matière d'aménagement du territoire, il est temps de changer d'ère pour passer de celle de l'étalement à celle de la consolidation.

Une prise de conscience partagée

Autour de Vivre en Ville et de l'alliance ARIANE, des centaines d'experts, des dizaines d'organisations et des milliers de citoyens se sont mobilisés ces dernières années. Tous ont contribué à préciser le constat quant à l'inadéquation des pratiques d'aménagement avec les enjeux auxquels fait face la société québécoise.

Le document de consultation fait lui-même bien état de la gravité de la situation (Québec. MAMH, 2021):

Nos pratiques actuelles encouragent l'étalement urbain, soit le mode de développement le plus coûteux sur tous les plans : économique, environnemental et humain. Dépendance à l'automobile, perte de superficies agricoles, dégradation, voire disparition de milieux naturels et augmentation de la vulnérabilité sont autant d'effets collatéraux de nos façons d'occuper notre territoire.

En avril, l'Assemblée nationale (2021) a adopté une motion visant notamment à reconnaître « la nécessité de renforcer la protection et la mise en valeur des milieux naturels, du territoire forestier et du territoire agricole dans le cadre de la future Stratégie nationale d'urbanisme et d'aménagement des territoires ».

Il y a quelques semaines, 10 maires et mairesses prenaient la plume pour demander au gouvernement (Pedneaud-Jobin et collab., 2021) « que la future Stratégie nationale mène rapidement à des actions fortes et à des règles communes ».

L'appel de la ministre à « dessiner le Québec de demain » (Québec. MAMH, 2021) arrive donc à point. Plus que jamais, le Québec a besoin d'un « désormais » en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire.

Tourner le dos aux pratiques délétères du passé

Les pratiques d'aménagement actuelles gaspillent l'espace et les ressources. Elles sont délétères pour la santé des écosystèmes, des collectivités, des finances publiques et des populations. Vivre en Ville salue la lucidité du document de consultation qui fait preuve de clairvoyance à ce propos.

La Stratégie nationale devra mettre fin à plusieurs tendances afin de cesser d'aggraver les problèmes associés.

Mettre un frein à l'étalement urbain

À l'heure actuelle, les collectivités québécoises se démarquent pour les mauvaises raisons, comme le souligne le document de consultation (p. 20) :

Les RMR du Québec s'étalent et consomment davantage de territoires que les RMR canadiennes. En plus de cette forte consommation de sols, les pratiques actuelles entraînent des coûts importants associés à l'utilisation de l'automobile, une augmentation des émissions de GES ainsi que l'isolement et des problèmes de mobilité chez certaines catégories de population.

Cet étalement pèse lourd sur les finances publiques:

Cette expansion a un coût important, dans les grandes villes comme dans celles moins peuplées, puisqu'elle requiert des investissements massifs en fonds publics, que ce soit pour la construction de nouvelles infrastructures ou de nouveaux équipements de même que pour leur maintien (ex. : routes, réseaux d'aqueduc et d'égout, casernes d'incendie, bibliothèques).

Endiguer la destruction du patrimoine naturel

Depuis les années 1980, partout au Québec, l'expansion industrielle, l'intensification des pratiques agricoles et l'accélération de l'étalement urbain ont entraîné la perte irrémédiable d'habitats écologiques et des milieux humides et riverains (p. ex., marais, marécages, étangs, tourbières). Le document de consultation (p. 23) le relève :

Le cadre d'aménagement actuel ne favorise pas une protection et une mise en valeur optimales du territoire agricole et des milieux naturels. Il est peu efficace pour optimiser l'utilisation du sol et prévenir les empiétements sur les milieux sensibles.

Les lieux de résidence, de travail, de divertissement et de consommation s'éparpillent, au détriment de la qualité et de l'intégrité du patrimoine naturel. Le remblai des milieux humides et riverains accélère la disparition d'espèces menacées et entrave la circulation de la faune par le morcellement de son habitat naturel. Le saccage des milieux naturels entraîne des pertes en services écologiques rendus par ces écosystèmes dont la valeur est estimée à 235 millions de dollars par année dans la seule région de Montréal (Dupras et Alam, 2015 dans Wood et collab., 2021).

La destruction des milieux naturels accroît aussi notre vulnérabilité aux aléas météorologiques liés à la crise climatique. Sans terres agricoles, forêts et milieux humides près des villes et des villages, on va le payer cher – pour se nourrir, se soigner et se reloger. Les milieux naturels nous protègent des inondations et des canicules, absorbent les gaz à effet de serre et purifient l'air.

Arrêter de dévorer le territoire agricole

Considérées à juste titre comme le garde-manger de la collectivité, les terres agricoles du sud du Québec continuent d'être sacrifiées sur l'autel de l'étalement urbain, malgré la protection légale dont elles jouissent depuis la fin des années 1970 (Radio-Canada, 2019). Aux yeux de certains promoteurs immobiliers et de certaines municipalités, elles demeurent de vastes réserves foncières qui n'attendent que d'être converties en lotissements pavillonnaires.

Des milliers d'hectares de milieux naturels essentiels et de terres agricoles continuent donc d'être saccagés pour accueillir des parcs industriels excentrés, des centres commerciaux surdimensionnés et des quartiers entiers de maisons unifamiliales détachées. Le document de consultation (p. 41) reconnaît fort heureusement ce problème :

L'expansion urbaine et l'implantation diffuse d'usages non agricoles en zone agricole nuisent au maintien et au développement de l'agriculture. Ces phénomènes entraînent notamment :

- des pertes de terres cultivables;
- une déstructuration du territoire agricole;
- des contraintes supplémentaires à la pratique de l'agriculture;
- une réduction de la capacité de production.

Il demeure donc pertinent d'encadrer le développement, puisqu'il peut être générateur d'externalités négatives non seulement économiques, mais aussi environnementales et sociales.

Vivre en Ville appuie sans réserve cette intention et tient à réitérer, tant au milieu municipal qu'au gouvernement, son entière collaboration dans le déploiement de cet encadrement.

Cesser d'alimenter la dépendance à l'auto

L'aménagement du territoire québécois souffre également d'une pathologie aussi récente que débilite : l'urbanisme d'échangeurs. Au lieu de renforcer les cœurs de collectivités, entreprises et institutions succombent de plus en plus à l'emprise du réseau routier supérieur et s'installent en bordure des routes régionales et des échangeurs autoroutiers.

Ces environnements façonnés par et pour l'automobile sont généralement excentrés, coupés des milieux de vie adjacents, peu ou pas desservis en transport collectif, rébarbatifs à la mobilité active et entourés d'immenses aires de stationnement. Ils excluent les personnes jeunes, âgées et vulnérabilisées qui ne peuvent se déplacer en voiture.

La dépendance à l'auto se nourrit aussi de l'augmentation de la capacité routière, de l'abondance du stationnement et du manque d'investissement en transport collectif.

S'attaquer à la crise du logement

De plus en plus de collectivités québécoises font face à une pénurie de logements qui pousse les prix à la hausse nettement plus rapidement que le revenu des ménages. Combinée à un retard d'investissements publics dans la création de logements sociaux et communautaires, cette situation restreint l'accès des populations à un logement de qualité, abordable et adapté à leurs besoins.

Le document de consultation (p. 29) mentionne à juste titre que

L'érosion de l'abordabilité du marché locatif précarise la situation financière des ménages locataires, non seulement dans les aires métropolitaines, mais aussi dans les milieux périurbains et ruraux. En outre, les ménages les plus vulnérables aux enjeux de salubrité sont défavorisés sur le plan socioéconomique.

Prendre conscience des iniquités territoriales

L'aménagement du territoire peut provoquer, aggraver ou au contraire compenser les inégalités sociales vécues dans nos collectivités. Nos pratiques de développement devraient favoriser l'équité, par exemple en assurant l'accessibilité des emplois et des commerces, en répartissant équitablement les espaces verts ou en limitant partout les nuisances.

Le manque de logements abordables se fait particulièrement sentir dans les milieux bien desservis en transport collectif, en services publics et en commerces de proximité. L'intensification de la crise d'abordabilité du logement vient ainsi accroître l'exclusion spatiale et sociale des populations vulnérables et non motorisées, qui peinent à accéder aux emplois et aux services publics.

Résultat, ce sont toujours les mêmes qui écopent. Car, trop souvent, moins la population est riche, plus l'aménagement est pauvre. Les déserts alimentaires, les îlots de chaleur et les routes meurtrières et polluantes se concentrent le plus souvent dans les quartiers défavorisés.

Mettre fin à la perpétuation des inégalités territoriales doit être une priorité et une responsabilité de celles et ceux qui œuvrent à l'aménagement des milieux de vie, et ce, dès aujourd'hui.

Stopper la dévitalisation des cœurs de collectivités

L'étalement urbain multiplie de façon coûteuse les infrastructures et les équipements publics de transport, de traitement et de distribution des eaux, ainsi que d'éducation et de santé. Il met à mal les centres-villes et les noyaux villageois – les cœurs de nos collectivités. Il vide les rues principales de leurs commerces et de leurs visiteurs, accélère la dévitalisation des centralités et perturbe leur équilibre socioéconomique.

Le document de consultation (p. 31) est clair à cet effet :

Les centres-villes, les cœurs de quartiers, les noyaux villageois et les ensembles d'intérêt patrimonial sont souvent délaissés au profit de certains secteurs périphériques. Ce phénomène mène à une perte de dynamisme et de diversité des milieux de vie.

Enrayer la dégradation du patrimoine bâti

Le patrimoine bâti est une autre victime collatérale du régime d'urbanisme et d'aménagement du territoire du dernier demi-siècle. Il est trop souvent le grand oublié des visions de développement local. Beaucoup de collectivités manquent de connaissances, de détermination, de moyens et parfois d'intérêt pour protéger et mettre en valeur leur héritage.

De nombreux bâtiments anciens à vocation résidentielle, commerciale, institutionnelle, religieuse et industrielle sont abandonnés, ce qui affecte particulièrement le cœur des quartiers et des villages. Laissés sans occupants pendant des années, ces immeubles se dégradent jusqu'à ce qu'on déclare la fin de leur vie utile, les condamnant ainsi au pic des démolisseurs.

L'abandon du patrimoine bâti par les collectivités signe la perte de repères historiques et régionaux qui font l'identité, la fierté et la prospérité des communautés. Détruire le patrimoine, c'est effacer le passé et alourdir l'empreinte écologique de la collectivité, car le bâtiment le plus écologique est d'abord celui que l'on rénove et requalifie.

Révéler les coûts cachés des choix de développement urbain

Le régime d'urbanisme et d'aménagement du territoire du dernier demi-siècle va à l'encontre des objectifs du Québec, notamment en matière de protection de la biodiversité, d'autonomie alimentaire et de mobilité durable. Il est temps d'en révéler les coûts cachés, pour cesser de subventionner un usage irraisonné de ce que nous avons de plus précieux : le territoire.

Ainsi, le document de consultation (p. 22) signale ainsi qu'« il y a déficience quant à la prise en compte des coûts de la croissance dans la planification territoriale ». Il précise (p. 43) que :

L'ensemble des coûts reliés aux projets ne sont pas systématiquement internalisés par les promoteurs et les municipalités, ce qui entraîne des répercussions à long terme sur les finances des municipalités et du gouvernement du Québec.

Se donner les moyens de faire face aux défis à venir

Le document de consultation (p. 10), que les orientations gouvernementales en aménagement du territoire (OGAT) n'ont pour la plupart « pas été renouvelées depuis 1994 » et que le cadre actuel « n'établit aucune fréquence à laquelle les OGAT devraient être actualisées et renouvelées ». Il n'est donc pas étonnant qu'elles « ne tiennent pas compte, pour la plupart, des nouveaux enjeux en aménagement du territoire ».

Or le Québec de 2021 n'a plus beaucoup à voir avec celui de 1994, en matière d'urbanisme et d'aménagement des territoires.

Changements climatiques

La crise climatique, qui ne constituait il y a peu, pour la majorité de la population, qu'un scénario catastrophe aussi abstrait que distant et hypothétique, est devenue le plus grand défi contemporain des collectivités.

L'aménagement du territoire est aujourd'hui au cœur de la solution, autant en matière de réduction des émissions que d'adaptation aux changements climatiques. En témoigne la mise sur pied par le ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, lors de l'élaboration du Plan pour une économie verte en 2019,

d'un groupe de travail sur l'Aménagement du territoire et l'adaptation. Le rapport de ce groupe de 17 experts, professionnels et représentants d'acteurs municipaux présente bien la situation et le potentiel des mesures en matière d'aménagement du territoire (GT Aménagement du territoire et adaptation, 2019).

« Le Québec a commencé à subir les conséquences des changements climatiques. Les gaz à effet de serre déjà accumulés dans l'atmosphère font en sorte que les impacts vont s'aggraver au cours des prochaines décennies, et au-delà si les émissions planétaires ne diminuent pas de manière très importante à court terme. La fréquence et l'intensité des événements climatiques iront en augmentant, mettant à risque nos collectivités, notre économie et nos infrastructures. S'adapter aux effets attendus des changements climatiques est donc une nécessité, et les inondations des dernières années illustrent de manière éloquente que le Québec ne peut plus se permettre de repousser ce chantier. »

L'aménagement du territoire influence particulièrement deux secteurs d'émission, soit les transports et les bâtiments, qui représentent 54 % des émissions québécoises (Québec. MELCC, 2018). Il peut fortement contribuer à la réduction de la demande énergétique de ces deux secteurs.

Par ailleurs, l'aménagement du territoire a un effet direct sur la résilience des collectivités face aux changements climatiques. Les choix d'aménagement peuvent permettre de limiter l'ampleur de certains aléas (p. ex. sécheresses, crues, vagues de chaleur), d'éviter l'exposition à leurs conséquences (p. ex. érosion, inondations) et d'augmenter la capacité d'adaptation (p. ex. en renforçant les services écologiques).

Les experts sont clairs sur l'urgence d'agir. Réduire rapidement les émissions peut encore permettre de limiter les conséquences des changements climatiques au-delà de 2040. Poursuivre la fuite en avant conduirait dans un cul-de-sac où les coûts humains et matériels pourraient être insurmontables, à un horizon rapproché. Le Québec doit donc à la fois aménager des collectivités résilientes et utiliser tous les leviers à sa disposition pour réduire ses émissions de gaz à effet de serre. Dans ces deux volets, l'aménagement du territoire est un champ d'action essentiel. »

Le plus récent rapport sur la trajectoire de réduction des émissions du Québec (Dunsky, 2021) met lui aussi de l'avant le rôle primordial de l'aménagement du territoire dans la lutte contre les changements climatiques.

« Afin de minimiser les coûts et les risques de cette transition, le Québec devra miser davantage sur l'efficacité énergétique et la réduction des demandes. Des actions en matière d'urbanisme, d'aménagement du territoire, d'économie circulaire ou d'ajustement du système alimentaire rendront la marche moins grande à monter quand viendra le temps de remplacer les technologies actuelles par des solutions de rechange sobres en carbone. »

Changements démographiques et crise du logement

Au cours des prochaines décennies, le Québec fera face à d'importants changements démographiques, et en particulier au vieillissement de la population. De plus en plus de Québécois font partie du groupe très diversifié des « aînés ». En 2016, la population de 65 ans et plus représentait 18 % de la population totale du Québec, alors que ce pourcentage atteindra 26 % en 2036, selon les prévisions (Statistique Canada, 2016).

Le vieillissement de la population amène de nouveaux défis et accroît des besoins particuliers, notamment en matière de logement, de mobilité et d'accès et de service. Cela suppose une adaptation des municipalités, alors que les pratiques d'aménagement actuelles sont peu favorables à un vieillissement actif et en santé.

Par ailleurs, entre 2015 et 2030, le Québec prévoit accueillir 400 000 nouveaux ménages, dont 80% se concentreront dans les grandes régions urbaines du Québec (ISQ, 2018). Alors que le Québec vit déjà une pénurie de logements abordables, il devra également trouver à loger l'ensemble de ces nouveaux ménages.

L'augmentation du nombre de ménages est en partie due à l'évolution du vieillissement de la population. Dès lors, une meilleure prise en compte de ces questions très actuelles doit guider les pratiques d'aménagement du futur. La Stratégie nationale doit tracer très clairement la voie à cette orientation, et ce, pour les prochaines décennies,

voire le prochain siècle. Car le Québec de 2042 et de 2092, de même que sa population, seront à bien des égards différents de ceux d'aujourd'hui.

Le vieillissement de la population et l'augmentation du nombre de ménages militent pour le développement d'une offre de logement abondante dans les secteurs à proximité des services. Par ailleurs, la tendance démographique post-2030 indique qu'il faut saisir immédiatement l'occasion de diriger le développement aux bons endroits pour déployer une « croissance réparatrice » (Vivre en Ville, 2019b).

Mettre fin à l'ère de l'étalement et entrer dans l'ère de la consolidation

Il faut, désormais, mettre la qualité des milieux de vie, la protection du territoire québécois et l'urgence climatique au cœur des décisions d'aménagement.

Une orientation conforme aux attentes nationales et locales

L'étalement urbain est le régime qui a prévalu dans la majorité des collectivités québécoises au cours des dernières décennies. Ses dynamiques vont à l'encontre des cibles nationales en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de protection du territoire agricole, de prévention en santé, de protection de la biodiversité, et bien d'autres.

L'approche de la consolidation, à l'inverse, correspond aux priorités déjà exprimées par de nombreuses collectivités qui aspirent à une « utilisation plus rationnelle » du territoire (CMM, 2015), à « rentabiliser [les] équipements et [les] infrastructures » (CMQ, 2016) ou à « orienter la croissance vers une utilisation optimale du sol et des infrastructures » (Ville de Victoriaville, 2019).

Un choix rationnel et réaliste

Presque toutes les villes et les villages du Québec ont un cœur à redynamiser. Renforcer ce cœur plutôt que de continuer de s'étaler sera positif sur tous les plans : pour protéger les milieux naturels et agricoles, renforcer la mobilité durable, améliorer la santé, mettre en valeur le patrimoine, créer des synergies économiques, etc.

Dans la plupart des villes et des villages, il y a des terrains bien situés, vacants ou sous-utilisés, au fort potentiel de consolidation, qu'on peut mettre à profit pour renforcer les cœurs de collectivité en accueillant de nouvelles activités économiques ou de nouveaux logements. Cela demande un peu plus de travail que de continuer à s'étaler, mais c'est possible de les rentabiliser, avec de la volonté et un appui financier de l'État.

Une approche à articuler aux différentes échelles du territoire

La section suivante décline l'approche de la consolidation d'abord à l'échelle de l'agglomération, puis à celle du milieu de vie. Elle présente enfin des propositions relatives à la protection des milieux non urbanisés.

2. Vers des collectivités viables

Une collectivité viable, c'est « un milieu de vie qui répond aux besoins fondamentaux de ses résidents, est favorable à leur santé et assure leur qualité de vie. Son mode de développement favorise l'équité, respecte la capacité des écosystèmes et permet d'épargner les ressources naturelles, énergétiques et financières: elle peut se maintenir à long terme.

Une collectivité viable assure la protection de son patrimoine naturel, culturel et bâti. Aménagée à échelle humaine, elle se caractérise notamment par la compacité de sa forme urbaine, la mixité des fonctions, une offre de transport diversifiée et une bonne localisation des activités. Elle rend ainsi accessibles à tous des espaces publics de qualité et des espaces verts abondants, une variété de services et un environnement riche en activités économiques, sociales, récréatives et culturelles ». (Vivre en Ville, 2013a).

La mise en œuvre de la Stratégie nationale doit faire en sorte que désormais, chacun des choix d'urbanisme et d'aménagement du territoire concourt à la création de collectivités viables. Cette création passe en priorité par la transformation des milieux déjà urbanisés: puisque les dernières décennies ont vu les collectivités québécoises s'étaler considérablement, c'est dorénavant sous l'angle principal de la consolidation de l'existant que doit se faire le développement urbain, et non plus sous celui de l'urbanisation de nouveaux territoires.

Dans cette section, Vivre en Ville s'inspire d'exemples internationaux de visions nationales en aménagement du territoire pour organiser ses propositions en trois dynamiques complémentaires:

1. restructurer les agglomérations,
2. habiter des milieux de vie complets et sains,
3. mieux protéger le territoire non urbanisé.

L'échelle « agglomération » se rapproche de l'axe 2 du document de consultation alors que l'échelle « milieu de vie » fait écho à l'axe 3.

2.1 Restructurer les agglomérations

Le terme « agglomération » ne renvoie pas, ici, à une division administrative, mais à un ensemble urbanisé dont les habitants partagent une aire d'influence commune. Une agglomération est notamment caractérisée par les flux de déplacements réguliers de sa population entre les différentes portions de son territoire en raison du travail, pour fréquenter les commerces et les institutions, obtenir des services, ou profiter d'équipements publics (Vivre en Ville, 2014b).

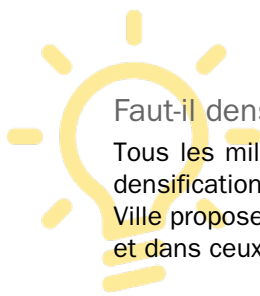
Une « agglomération » peut être une région métropolitaine, mais aussi plusieurs villages soumis à l'influence d'un même chef-lieu rural.

L'échelle de l'agglomération est cruciale, car c'est celle de la structure territoriale. Elle est déterminante dans l'utilisation des *ressources naturelles, énergétiques et financières*, dans l'accès aux emplois et à *un environnement riche en activités économiques, sociales, récréatives et culturelles*.

2.1.1 Donner la priorité absolue à la consolidation des milieux déjà urbanisés dans la gestion de l'urbanisation

Optimiser l'utilisation du territoire exige de mettre un frein à la tendance à l'étalement urbain observée, d'une manière générale, dans les collectivités québécoises. Cet arrêt est, bien sûr, nécessaire pour des raisons environnementales et de sécurité alimentaire, pour cesser d'empiéter sur les milieux naturels et le territoire agricole. Mais c'est également une nécessité sur le plan de l'efficacité et de la prospérité des milieux urbanisés.

Dans la plupart des collectivités, les milieux déjà urbanisés comportent de nombreux espaces sous-utilisés: friches et terrains vacants, stationnements de surface, bâtiments désuets, parcelles déjà construites mais pouvant être optimisées, etc. Tous ces milieux constituent un potentiel d'accueil pour de nouveaux ménages et de nouvelles activités.



Faut-il densifier partout?

Tous les milieux ne sont pas propices à une croissance réparatrice, que ce soit sous forme de densification ou de requalification. Dans *Planifier pour le climat* (Vivre en Ville, 2019b), *Vivre en Ville* propose de concentrer la croissance démographique dans les milieux déjà sobres en carbone et dans ceux dont la forme urbaine est propice à un allègement du bilan carbone.

Cette approche concourt également à la création de milieux favorables à la santé de la population, puisqu'elle mise avant tout sur la proximité pour favoriser notamment l'équité et l'optimisation des ressources, via un modèle de développement urbain propice à la mobilité durable.

Les milieux à privilégier pour accueillir la croissance sont ceux qui présentent les caractéristiques suivantes:

- ▶ une forte densité, surtout résidentielle ou combinant population et emplois;
- ▶ la présence d'activités diversifiées;
- ▶ un réseau de rues perméable, où les rues sont bien connectées et dotées de trottoirs;
- ▶ la proximité du centre-ville ou d'une centralité;
- ▶ dans les agglomérations qui en sont pourvues, la présence d'une desserte structurante de transport en commun.

Le Québec vit actuellement une période de croissance démographique assez soutenue et devrait accueillir, entre 2015 et 2030, 400 000 ménages supplémentaires, puis 300 000 de plus d'ici 2050 (Québec. ISQ, 2018 ; Québec. ISQ, 2014). Cette croissance impliquera, bien sûr, la construction de nouveaux logements, mais elle doit se faire en urbanisant le moins possible de nouveaux terrains, dans une perspective d'« étalement zéro ».

L'étalement urbain entraîne des coûts importants. Plus les densités sont faibles, plus il en coûte de fournir des services publics – aqueduc, égout, route, collecte des matières résiduelles, sécurité civile, etc. Ce surcoût est évidemment très visible dans les grandes régions urbaines, mais il existe également dans les petites villes et les villages, où l'accueil de nouveaux ménages, s'il ne se fait pas dans les milieux déjà urbanisés mais via l'ouverture de nouveaux secteurs, constitue à moyen terme un coût public. Il apparaît donc nécessaire de mieux intégrer, dans les outils de planification, l'objectif de restreindre les superficies ouvertes à l'urbanisation.



L'approche volontariste de développement et de protection de l'environnement du Gouvernement de l'Ontario

Aux prises avec d'importants problèmes d'étalement urbain, le Gouvernement de l'Ontario a adopté au tournant des années 2000 une approche de planification à grande échelle et à long terme aussi forte que volontariste, pour développer la Greater Golden Horseshoe Region en protégeant ses milieux naturels.

Il s'est doté de grands plans en matière d'aménagement (A Place to Grow) (Ontario. MAML, 2020), de protection de l'environnement (Greenbelt Plan) (Ontario. MAM, 2017) et de développement du transport collectif (The Big Move) (Metrolinx, 2008). Leur conjonction identifie clairement la marche à suivre pour consolider les centres de croissance urbaine et en améliorer l'accessibilité multimodale pour contrer l'étalement urbain et préserver les milieux naturels (p. ex., moraine d'Oak Ridges et escarpement du Niagara) au sein d'une ceinture de verdure de plus de 800 000 hectares qui s'étend sur 325 kilomètres.



Mesure 1

Exiger une analyse du potentiel d'accueil de nouveaux ménages sur le territoire déjà urbanisé, à l'échelle de l'agglomération. Lorsque le potentiel d'accueil dépasse la demande anticipée, restreindre le périmètre d'urbanisation.



Mesure 2

Dans une perspective d'« étalement zéro », planifier un séquençage du développement urbain via l'identification de zones prioritaires de [re]développement, d'une part, et de zones de réserve, d'autre part, dont l'urbanisation ne sera possible qu'une fois les zones prioritaires occupées à 90% de leur potentiel évalué.



Mesure 3

Dans les SAD et les PMAD, fixer une cible d'accueil de 90% de la croissance démographique sous forme de consolidation, dont la majeure partie devra se faire dans les corridors desservis par les réseaux structurants de transport collectif.

PRIORITAIRE



Pour approfondir le sujet:

- ▶ *Croître sans s'étaler: où et comment reconstruire la ville sur elle-même* (Vivre en Ville, 2016)
- ▶ *Planifier pour le climat: intégrer la réduction des émissions de gaz à effet de serre des transports à la planification en aménagement et en urbanisme* (Vivre en Ville, 2019b)

2.1.2 Reconnaître et renforcer les centres-villes

Les centres-villes ne sont pas un pôle comme un autre: ils combinent un rôle civique, culturel, économique et social. Ils présentent aussi, dans la majorité des cas, un bon potentiel de consolidation.

Les centres-villes, les artères commerciales, les noyaux villageois sont l'âme de nos collectivités. Ils regroupent de nombreux emplois accessibles par divers moyens de transport. Les déplacements qu'ils génèrent présentent une faible empreinte carbone et permettent d'optimiser les infrastructures publiques. Leur vitalité soutient la résilience des communautés. L'achat local y génère des retombées économiques et fiscales majeures. Les cœurs de villes et de villages sont un lieu essentiel pour tous ceux dont les déplacements sont limités par des conditions physiques ou sociales, en particulier les personnes âgées.

Pour toutes ces raisons économiques, environnementales, culturelles et sociales, renforcer les centres-villes doit être une des priorités de la Stratégie nationale. Cela passe par des stratégies diverses (choix de localisation, écofiscalité, soutien financier, etc.) qui gagneront à être intégrées dans un plan d'action global, interministériel, à l'échelle du Québec.



Mesure 4

Exiger l'identification précise, dans les documents de planification, du centre-ville des collectivités.



Mesure 5

Mettre en place, à l'échelle du Québec, une Stratégie centre-ville assortie d'un plan d'action interministériel pour redynamiser les cœurs de villes et de villages.

PRIORITAIRE



Pour approfondir le sujet:

- ▶ *Bâtir au bon endroit: la localisation des activités et des équipements au service des collectivités viables* (Vivre en Ville, 2013b)
- ▶ *Retisser la ville: [ré]articuler urbanisation, densification et transport en commun* (Vivre en Ville, 2014c)
- ▶ *Traversée du désert pour les centres-villes du Québec : la coalition Cœurs de villes et villages propose 11 mesures pour 4 ministres* (Coalition Cœurs de villes et villages, 2020)

2.1.3 Arrêter de nourrir la dépendance à la voiture dans les choix d'infrastructures

C'est avant tout à l'échelle de l'agglomération que se planifie la mobilité durable, notamment parce que c'est celle qui détermine le plus fortement les distances à parcourir.

En déterminant les besoins de transport de la population pour accéder aux activités, les choix d'urbanisme et d'aménagement du territoire ont une influence déterminante sur les déplacements. La future Stratégie nationale doit ainsi permettre d'atteindre les cibles fixées par l'actuelle Politique de mobilité durable, à commencer par la réduction de 20% de l'utilisation de la voiture.

Dans les choix d'urbanisme et d'aménagement du territoire, cela passe, à l'échelle de l'agglomération, par les orientations suivantes:

- ▶ réduire les distances grâce au resserrement des périmètres d'urbanisation, à la consolidation des milieux urbanisés et à une occupation des sols suffisamment dense;
- ▶ réduire les distances grâce à une localisation optimale des activités;
- ▶ réduire les distances en dirigeant la croissance démographique et économique vers les centralités existantes;
- ▶ là où existe un réseau de transport collectif, transférer les déplacements vers les modes de transport viables en dirigeant la croissance démographique et économique vers les secteurs les mieux desservis par ce réseau;
- ▶ augmenter l'offre de service de transport collectif;
- ▶ limiter l'offre de transport routier.

L'État a un important rôle budgétaire à jouer afin de favoriser la mobilité durable.

La Politique de mobilité durable vise à réduire de 20 % la part des déplacements effectués en auto solo à l'échelle nationale, au profit des transports actifs et collectifs. Elle prévoit également une réduction de 37,5 % des émissions de gaz à effet de serre du Québec en transport, d'ici à 2030, sous le niveau de 1990. Pour atteindre ces cibles, il est impératif de cesser d'accroître la capacité routière et de consacrer les sommes ainsi épargnées à financer des modes durables pour accélérer cette transition vitale.

Dans toutes les collectivités d'Amérique latine, d'Asie et d'Europe qui ont eu l'audace de plafonner la capacité routière, on a observé une amélioration de l'accessibilité des destinations et de la compétitivité économique ainsi qu'un allègement du bilan carbone.



Mesure 6

Doubler, d'ici 2030, l'offre de transport collectif au Québec grâce à un financement dédié, suffisant et récurrent.



Mesure 7

Bonifier le financement gouvernemental au maintien des actifs en transport collectif pour atteindre un taux de financement d'au moins 90%.



Mesure 8

Augmenter le soutien de l'État à l'exploitation des réseaux de transport collectif.



Mesure 9

Pour le réseau routier, orienter les budgets vers le maintien des actifs plutôt que dans le développement de la capacité routière.



Mesure 10

PRIORITAIRE

Cesser l'augmentation de la capacité routière aux fins de navettage, ce qui permettra de concentrer les ressources sur l'entretien des infrastructures existantes. Mettre fin à l'arbitraire en matière de dépenses de transport par une plus grande transparence des décisions, notamment en se dotant de critères rigoureux pour les projets de mobilité des personnes et des marchandises.



Mesure 11

Convertir en boulevards à échelle humaine les autoroutes qui traversent les quartiers centraux.



Mesure 12

Exiger des municipalités de plus de 20 000 habitants qu'elles se dotent de plans de déplacements urbains; les accompagner et les soutenir dans leur élaboration.



Pour approfondir le sujet:

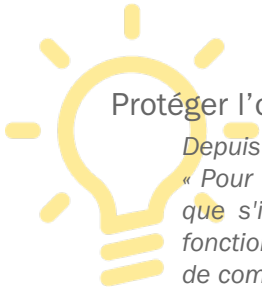
- ▶ *Retisser la ville: [ré]articuler urbanisation, densification et transport en commun* (Vivre en Ville, 2014c)
- ▶ *Deux poids, deux mesures : Comment les règles de financement des réseaux de transport stimulent l'étalement urbain* (Vivre en Ville, 2013c)

2.1.4 Mettre en œuvre un urbanisme commercial qui assure la proximité de l'offre, via sa répartition

Le commerce de détail connaît, depuis plusieurs décennies, une tendance à la concentration et à l'éloignement des milieux de vie. On est passé des petits commerces ayant pignon « sur rue principale » aux mégacentres commerciaux implantés aux abords des autoroutes. Cette délocalisation commerciale se fait au détriment de la clientèle, qui assume les coûts de déplacement associés, mais aussi au détriment des villes, à qui la vacance commerciale fait perdre d'importants revenus de taxes.

L'étalement urbain commercial est aussi dommageable pour les terres agricoles et les milieux naturels. Il augmente les distances à parcourir et pèse, de ce fait, sur le bilan carbone, en plus de dégrader la qualité de l'air et d'affecter la sécurité routière. Cet étalement urbain commercial est aussi en cause dans la création de déserts alimentaires (Vivre en Ville, 2014d).

Il est temps de développer des compétences d'urbanisme commercial pour mettre en œuvre des stratégies qui ramèneront l'offre commerciale à proximité des milieux de vie, dans des centralités locales où pourra se développer une réelle synergie avec les autres activités. C'est une clé de l'accessibilité des commerces et services, une nécessité pour assurer l'équité.



Protéger l'offre commerciale de proximité : l'exemple de l'Allemagne

Depuis la fin des années 60, la loi fédérale prévoit que « Pour les produits de consommation courante, les projets d'implantation ne sont recevables que s'ils se situent dans une zone commerciale centrale et qu'ils ne nuisent ni au bon fonctionnement des zones commerciales centrales situées sur le territoire d'une commune ou de communes voisines, ni au commerce de proximité de leur zone de chalandise ».

Ainsi, comme le souligne Franck Gintrand (2016), il est « difficile voire impossible d'implanter des mastodontes commerciaux en entrées de villes. Les grands projets commerciaux doivent se situer là où se concentrent les populations, à savoir en centre-ville. Mieux : ils ne doivent pas constituer une menace pour le tissu commercial déjà existant. »



Mesure 13

Interdire les grandes affectations fourre-tout qui autorisent à la fois les activités industrielles, d'affaires, institutionnelles et commerciales.



Mesure 14

Restreindre le périmètre des zones spécialisées commerciales et circonscrire les mégacentres à leur surface déjà construite. Imposer un plafond de superficie cumulée des activités de proximité dans ces zones.



Mesure 15

Limiter la superficie des épiceries et proscrire leur implantation sur tout site éloigné des milieux de vie, pour assurer une meilleure répartition sur le territoire et favoriser l'accès aux aliments sains pour toute la population.

2.1.5 Concentrer les emplois au centre-ville et dans les centralités les plus accessibles

Si l'accessibilité des commerces exige qu'ils soient, le plus possible, répartis sur le territoire, c'est à peu près l'inverse pour les emplois, qui devraient être davantage concentrés.

Dans les petites villes et les villages, concentrer les emplois au centre-ville, à proximité des plus grosses concentrations de population, diminue la distance moyenne à parcourir pour les atteindre. Dans un cercle, c'est le centre qui est, en moyenne, le plus proche de chacun des points; il en va de même dans une agglomération.

Dans les plus grosses villes et les métropoles, là où existe un réseau de transport collectif, concentrer les emplois au centre-ville et dans un petit nombre de centralités secondaires facilite, de plus, leur desserte en transport collectif. Cela permet de limiter les temps de déplacement et le coût des infrastructures de transport.

Une étude menée par Vivre en Ville a conclu, suite à l'analyse de 18 pôles d'activités à Montréal, Québec, Gatineau, Sherbrooke et Trois-Rivières, que le bilan carbone des centres-villes était de très loin le plus léger, quelle que soit l'agglomération étudiée. Et ce, alors même que leur aire de rayonnement pour le motif travail est souvent la plus importante (Vivre en Ville, 2014d).



Mesure 16

Exiger l'identification et la délimitation fine, dans les documents de planification, du centre-ville, où devront être dirigées les activités à forte densité d'emploi, et, si nécessaire, d'un nombre limité de centralités secondaires de petite superficie dont le renforcement peut permettre de réduire la dépendance à la voiture.



Mesure 17

Dans les agglomérations où existe un réseau structurant de transport collectif, pour les activités à forte densité d'emploi, exiger le choix d'un site desservi par le réseau structurant, à moins de 400 mètres d'un arrêt (idéalement, 200 mètres).



Pour approfondir le sujet:

- ▶ *Le poids de l'éparpillement: comment la localisation des entreprises et des institutions détériore le bilan carbone* (Vivre en Ville, 2014d)
- ▶ *Bâtir au bon endroit: la localisation des activités et des équipements au service des collectivités viables* (Vivre en Ville, 2013b)
- ▶ *Localisation écoresponsable des bureaux: choisir un emplacement à haute valeur ajoutée qui réduit votre empreinte écologique* (Vivre en Ville, 2019c)

2.1.6 Localiser les institutions et grands équipements publics au centre-ville et dans les centralités les plus accessibles

Dans les grandes villes comme dans les villages, la tendance à la délocalisation des services publics et privés sur le réseau routier supérieur, en dehors des centralités historiques et à bonne distance des concentrations de population, a plusieurs effets pervers d'ordre environnemental, économique et social. Les équipements publics exercent, qui plus est, un effet d'attraction sur l'ensemble des activités. Il est d'autant plus crucial de s'assurer que leur localisation soit finement planifiée.

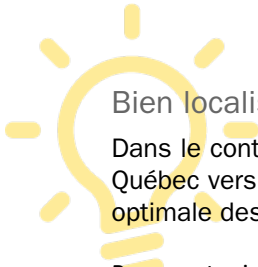
Les institutions et grands équipements publics présentent à peu près les mêmes exigences d'accessibilité que les emplois. Comme leur aire de rayonnement recouvre souvent la totalité de l'agglomération, il faut les implanter à un endroit qui favorise à la fois la proximité au plus grand nombre – le centre-ville – et, lorsqu'un réseau de transport collectif est présent, leur accès par ce réseau.

Or, le document de consultation (p. 13) relève bien qu'actuellement, les choix de localisation des grands équipements « *ne s'appuient pas sur des analyses d'impact détaillées sur le territoire où ils sont implantés* », et que leur implantation « *ne contribue pas toujours à un aménagement optimal du territoire malgré leur potentiel structurant et fédérateur de développement* ».

La Stratégie nationale doit permettre de prendre enfin le virage attendu en la matière.

Cette orientation implique de remettre en question le critère du moindre coût, actuellement prépondérant dans les choix de localisation des équipements publics. Pour prendre une décision éclairée, il faut intégrer dans l'analyse l'ensemble des coûts collectifs et individuels et les externalités liées au choix de localisation.

Les choix d'implantation des institutions devraient aussi considérer le patrimoine bâti existant et favoriser sa mise en valeur.



Bien localiser les emplois publics délocalisés

Dans le contexte où le gouvernement prévoit le transfert de 5000 emplois publics de Montréal et Québec vers les autres régions, il sera particulièrement important de s'assurer d'une localisation optimale des édifices publics qui accueilleront ces nouveaux postes.

Pour soutenir réellement la vitalité régionale et locale, ces emplois doivent, en effet, favoriser les synergies en s'implantant en priorité dans les centres-villes. En aucun cas ils ne doivent contribuer à l'éparpillement des activités qui, malheureusement, s'observe aussi en périphérie des villes moyennes.



Mesure 18

Adopter une stratégie de localisation des édifices publics qui privilégie l'implantation dans les centres-villes pour assurer leur accessibilité.



Mesure 19

Intégrer l'ensemble des coûts et des externalités dans l'analyse préalable au choix de localisation d'un équipement public.



Mesure 20

Privilégier la réutilisation des bâtiments existants désaffectés, sous-utilisés ou excédentaires, tout particulièrement ceux qui ont une valeur patrimoniale.



Mesure 21

Dans les documents de planification, pour les équipements publics majeurs, exiger une localisation au centre-ville ou dans une centralité secondaire permettant de réduire la dépendance à l'automobile.



Mesure 22

Dans les agglomérations où existe un réseau structurant de transport collectif, pour les institutions et grands équipements publics, exiger le choix d'un site desservi par le réseau structurant, à moins de 400 mètres d'un arrêt (200 mètres idéalement).



Pour approfondir le sujet:

- ▶ *Le poids de l'éparpillement: comment la localisation des entreprises et des institutions détériore le bilan carbone* (Vivre en Ville, 2014d)
- ▶ *Bâtir au bon endroit: la localisation des activités et des équipements au service des collectivités viables* (Vivre en Ville, 2013b)

2.2 Habiter des milieux de vie complets et sains

Qu'il s'agisse d'un quartier ou d'un village, l'échelle du milieu de vie est celle qui est la plus proche de notre quotidien.

Pour répondre aux besoins fondamentaux de ses résidents, un milieu de vie doit en premier lieu comporter une offre de logement diversifiée et abordable et rendre accessibles les services et commerces du quotidien. Pour être favorable à leur santé et assurer leur qualité de vie, la végétation doit aussi y être abondante et le réseau de rues, adéquatement conçu.

La consolidation des secteurs déjà urbanisés offre une excellente occasion de transformer, pour le mieux, les milieux de vie existants.

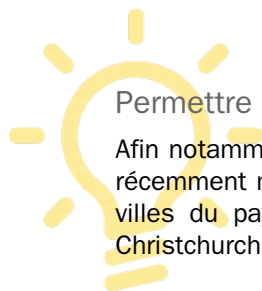
2.2.1 (Ré)aménager des écoquartiers

Entre 2015 et 2050, il faudra construire au Québec au moins 700 000 nouveaux logements pour accueillir la croissance démographique attendue (Québec. ISQ, 2018 ; Québec. ISQ, 2014). Cela représente une augmentation de près de 20% du nombre de logements (Statistique Canada, 2017).

Le visage des collectivités sera donc considérablement modifié dans une période de temps relativement courte. Ce léger boom démographique peut être mis à profit pour transformer les milieux d'intégration de la croissance en milieux de vie durables.

Dans son guide Objectif écoquartiers (2014a), Vivre en Ville propose 33 principes assortis de balises pour guider les décideurs et les promoteurs. De l'échelle de l'agglomération à celle du bâtiment, ces principes visent à la fois la qualité de vie des résidents et le respect de la capacité des écosystèmes. Ils s'appliquent aussi bien à la conception de nouveaux quartiers qu'à la transformation de quartiers existants.

L'augmentation du nombre de logements dans les milieux existants passe par leur densification. Celle-ci doit se faire à l'échelle du quartier, en construisant sur des terrains vacants, mais aussi à l'échelle de la parcelle, en augmentant les densités autorisées.



Permettre la densification: l'exemple de la Nouvelle-Zélande

Afin notamment de répondre à l'enjeu de la crise du logement, le gouvernement néo-zélandais a récemment mis fin à la réglementation qui limitait la densité résidentielle dans les plus grandes villes du pays (de 137 000 à 1,6 million d'habitants), soit Auckland, Wellington, Tauranga, Christchurch et Hamilton (Cooke 2020).

Désormais, le cadre réglementaire municipal devra permettre une densité minimale de six étages pour toute nouvelle construction résidentielle située dans un rayon de 1,2 kilomètre des centres-villes ainsi que dans un rayon de 800 mètres des corridors de transport collectif (à l'image d'un TOD) (Ministry of Housing and Urban Development 2021; Forbes 2021). Cette nouvelle politique vise également à encourager l'utilisation des transports collectifs et actifs.

La transformation des milieux existants constitue un défi dans certaines collectivités, puisqu'elle affecte les ménages déjà présents. Mettre en œuvre les meilleures pratiques de consultation peut contribuer à proposer des formes qui répondent aux attentes des résidents, d'autant mieux que ceux-ci auront été informés des avantages liés à la densification de leur milieu de vie (Vivre en Ville, 2020c).

La proposition d'un Fonds en aménagement et urbanisme durables, qui aurait pour objet de soutenir la consolidation des milieux existants, a notamment été appuyée et étayée par le G15+, un collectif composé de leaders économiques, syndicaux, sociaux et environnementaux du Québec (G15+, 2021).



Mesure 23

PRIORITAIRE

Autoriser de plein droit la densification dans les milieux au fort potentiel de consolidation, selon des gabarits adaptés au contexte d'insertion.



Mesure 24

PRIORITAIRE

Mettre en place un programme Écoquartiers pour accompagner les municipalités.



Mesure 25

PRIORITAIRE

Mettre en place un Fonds en aménagement et urbanisme durables, de 100 millions \$ par année, approvisionné par le Fonds vert, pour soutenir l'aménagement d'écoquartiers sur les friches urbaines, la consolidation des cœurs villageois et la requalification des *strips* commerciales.

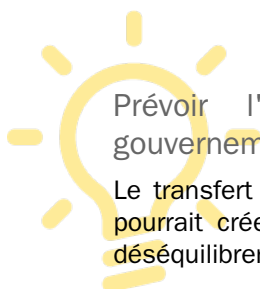


Pour approfondir le sujet:

- ▶ *Objectif écoquartiers: Principes et balises pour guider les décideurs et les promoteurs* (Vivre en Ville, 2014b)
- ▶ *Croître sans s'étaler: où et comment reconstruire la ville sur elle-même* (Vivre en Ville, 2016)
- ▶ *Relever les défis de la densification grâce à la collaboration : Trousse de bon voisinage pour les promoteurs de projets immobiliers dans les milieux de vie établis* (Vivre en Ville, 2020c)

2.2.2 Enrayer la crise du logement grâce à une offre abondante et diversifiée

Dans toutes les collectivités, des villages aux métropoles, la diversité de l'offre résidentielle est l'une des clés du succès pour retenir la population locale et attirer de nouveaux ménages. C'est aussi ce qui permet d'assurer la résilience de la collectivité face aux changements sociodémographiques. Il est notamment crucial d'adapter l'offre de logement au vieillissement de la population, ce qui passe évidemment par des aménagements intérieurs mais aussi par des choix de localisation, au plus près des services du quotidien.



Prévoir l'offre de logement suffisante pour accueillir les employés gouvernementaux délocalisés

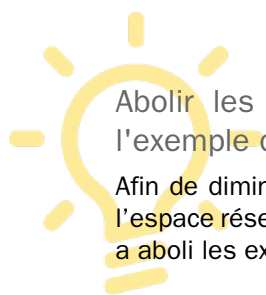
Le transfert annoncé de 5000 emplois publics de Montréal et Québec vers les autres régions pourrait créer, localement, un besoin de logement. Cette augmentation de la demande peut déséquilibrer des marchés, au détriment des résidents actuels.

Pour éviter une surchauffe immobilière dans les villes ciblées pour accueillir les emplois délocalisés, ce transfert doit donc s'accompagner de mesures visant à s'assurer de la création de logements supplémentaires, adéquatement localisés pour limiter l'étalement urbain et ses conséquences.

Pour favoriser l'abordabilité du logement, il est nécessaire, en premier lieu, d'éviter l'effet de rareté qui pousse les prix à la hausse, en multipliant les opportunités de création d'habitations. Bien entendu, cela doit se faire en cohérence avec l'objectif de consolidation du territoire urbanisé, donc en tournant le dos à l'étalement urbain pour miser plutôt sur la densification et la requalification.

La planification et les décisions d'urbanisme et d'aménagement du territoire peuvent concourir à une augmentation de l'offre favorable à cette abordabilité, notamment via les stratégies suivantes:

- ▶ accroître les seuls de densité et permettre la création d'habitations mitoyennes et multiples, là où c'est le plus pertinent;
- ▶ faciliter le recyclage, le changement de vocation et l'adaptation de bâtiments existants afin qu'ils correspondent davantage aux besoins de la population;
- ▶ entamer la décontamination de terrains au cœur des centralités pour y orienter la croissance résidentielle;
- ▶ acquérir, par préemption ou expropriation, des terrains bien situés afin de construire du logement social ou communautaire.



Abolir les minimums de stationnement pour réduire les coûts du logement: l'exemple de la Nouvelle-Zélande

Afin de diminuer les coûts de développement immobilier associé au stationnement et de limiter l'espace réservé à la voiture (Cooke 2020; Caldwell 2021), le gouvernement de la Nouvelle-Zélande a aboli les exigences minimales en matière de stationnement.

Plusieurs villes ont déjà pris l'initiative d'éliminer le seuil minimal de cases de stationnement (Google My Maps 2021). En Nouvelle-Zélande, c'est déjà le cas, depuis les années 1990, dans les centres-villes d'Auckland et de Wellington (Litman 2020). Le gouvernement néo-zélandais a récemment légiféré afin que toutes les villes de plus de 10 000 habitants ne puissent plus, dès février 2022, se munir d'une telle réglementation, à l'exception du stationnement pour mobilité réduite (Cooke 2020; New Zealand. Ministry of Housing and Urban Development 2021).



Mesure 26

Accorder le droit de préemption à toutes les municipalités.



Mesure 27

Simplifier le recours à l'expropriation pour les projets d'intérêt public, notamment la création de logement social.



Mesure 28

Profiter des faibles taux d'intérêt pour lancer un programme d'achat public de terrains stratégiquement situés, en vue d'y implanter, par exemple, des logements sociaux ou des équipements communautaires.

PRIORITAIRE



Mesure 29

Augmenter massivement les investissements dans le logement social pour construire, d'ici 5 ans, au moins 40 000 logements sociaux et communautaires, en privilégiant les secteurs les plus accessibles (quartiers centraux, noyaux villageois, abords du transport collectif).



Mesure 30

Abolir les normes minimales de stationnement pour favoriser l'abordabilité du logement.



Mesure 31

Réviser en profondeur le code du bâtiment en faveur de nouvelles technologies et de méthodes de travail qui permettront de réduire les coûts et les délais de construction.



Mesure 32

Adopter une Stratégie d'habitation qui assure l'abordabilité du logement via une augmentation de l'offre, en fixant notamment une cible de taux d'inoccupation des logements de 3% dans chaque collectivité québécoise.



Pour approfondir le sujet:

- ▶ *Réussir l'habitat dense : dix clés pour des habitations compactes, attrayantes et performantes* (Vivre en Ville et Écobâtiment, 2017)
- ▶ *Petites et moyennes collectivités viables: stratégies d'aménagement pour des villes et des villages prospères et résilients* (Vivre en Ville, 2018)

2.2.3 Verdir les milieux de vie, en particulier les moins favorisés

La présence d'espaces verts et de végétation dans les milieux de vie a de nombreux bénéfices qui ne sont plus à démontrer, notamment en matière de qualité de vie et de santé physique et mentale. Alors que le Québec fait déjà face aux conséquences d'un dérèglement climatique qui s'aggravera encore dans les décennies à venir, les infrastructures naturelles jouent également un rôle de régulateur climatique et d'atténuation d'impacts dont il n'est pas envisageable de se passer.

Multiplier les parcs de proximité, augmenter la canopée, créer des îlots de fraîcheur doit faire partie des mesures soutenues par le futur plan d'action de la Stratégie nationale d'urbanisme et d'aménagement des territoires.

Les collectivités québécoises présentent actuellement de fortes iniquités territoriales. Les populations défavorisées ou vulnérables résident souvent dans des milieux qui peuvent avoir des effets négatifs sur leur qualité de vie et leur santé. À titre d'exemple, une étude indique que, sur l'île de Montréal, l'index d'équité environnementale est significativement plus faible dans les secteurs avec de hautes concentrations de ménages à faible revenu (Carrier et collab., 2016). Cela signifie que les quartiers où sont concentrées les populations plus vulnérables sont davantage exposés à des nuisances (pollution issue de la circulation motorisée, proximité de routes majeures et d'autoroutes, effet d'îlots de chaleur urbains) et moins dotés en atouts (végétation, accès aux parcs, accès aux épiceries).

Il sera essentiel, dans la mise en œuvre de la Stratégie nationale, de porter une attention particulière à ces iniquités territoriales, et en particulier de concentrer les efforts de verdissement dans les quartiers moins favorisés.



Mesure 33

Consacrer au moins 1% des budgets d'infrastructures à l'aménagement d'infrastructures naturelles.



Mesure 34

Assurer le leadership de l'État en matière de verdissement en transformant les équipements publics de proximité en îlots de fraîcheur. En particulier, viser une cible de verdissement de 100% des cours d'écoles d'ici 2030.



Mesure 35

Mettre en œuvre un programme national de soutien au verdissement et d'accompagnement des municipalités visant à atteindre un indice de canopée de 40%. Viser spécifiquement les milieux présentant un indice élevé de défavorisation.



Pour approfondir le sujet:

- ▶ *Verdir les quartiers, une école à la fois: le verdissement des cours d'école pour une nature de proximité (Vivre en Ville, 2014e)*
- ▶ *Construire avec le climat : outils pour lutter contre les changements climatiques et s'y adapter en alliant densification et verdissement (Vivre en Ville, 2014e)*

2.2.4 Aménager des rues sécuritaires et favorables aux déplacements actifs

Premier espace public, la rue peut être un lieu de vie supportant de nombreuses activités locales, à condition que son aménagement le permette. Les rues et les routes sont aussi sources de nuisances et de risques et leur aménagement devrait viser à réduire ces conséquences sur la population.

Les milieux de vie sont desservis et traversés par un réseau routier local, qui devrait donner la priorité aux piétons et cyclistes (Vivre en Ville, 2013a) et favoriser une circulation efficace du transport collectif, notamment grâce à une hiérarchisation efficace des rues. Plusieurs milieux de vie sont aussi traversés par des artères majeures appartenant au réseau routier supérieur, dont il convient d'atténuer l'effet de barrière et d'intrusion.



Mesure 36

Rendre obligatoire la prise en compte de tous les usagers lors de la conception et de la réfection de liens routiers et d'intersections sur le réseau routier supérieur.



Mesure 37

Augmenter le financement disponible pour le développement d'aménagements piétonniers et cyclables.



Mesure 38

Accélérer le déploiement de l'approche de « route qui protège » (Vision Zéro) pour protéger les plus vulnérables (piétons, aînés) par l'aménagement d'un système de transport sécuritaire.



Pour approfondir le sujet:

- ▶ *Objectif écoquartiers: Principes et balises pour guider les décideurs et les promoteurs* (Vivre en Ville, 2014b)
- ▶ *Conception et mise en œuvre de rues apaisées : outils pour concilier accessibilité, convivialité et sécurité sur les rues partagées et les rues étroites* (Vivre en Ville, 2020d)
- ▶ *Transformer les boulevards et les routes à vocation commerciale : outils pour requalifier les strips commerciales en milieux de vie conviviaux et sécuritaires* (Vivre en Ville, 2021)

2.2.5 Localiser les équipements publics de proximité au cœur des milieux de vie

La première condition de l'accessibilité des équipements publics de proximité – écoles, services de santé, espaces communautaires, équipements de sport et de loisir, etc. –, c'est leur localisation. Implanter les équipements publics au cœur des milieux de vie permet de réduire les distances à parcourir pour les atteindre. Cela concourt à la fois à favoriser la mobilité durable et à réduire les iniquités territoriales. Les équipements publics contribuent également, ainsi, à renforcer les centralités locales: noyaux villageois, rues principales, centres-villes.

En plus de reconsidérer la notion de prix du terrain pour intégrer à l'analyse l'ensemble des coûts collectifs, bien localiser les équipements publics de proximité exige de remettre en question la primauté des programmes fonctionnels et techniques sur la réalité du territoire. La tendance à regrouper les services publics dans des équipements de plus en plus gros, en particulier, nuit fortement à une réelle possibilité de choisir l'implantation idéale.

Présente notamment dans le secteur de l'éducation et celui de la santé, la tendance à l'augmentation de taille et à la concentration des services concourt à accroître les distances à parcourir. Elle conduit aussi à des choix de localisation qui aggravent l'étalement urbain et la dépendance à la voiture, la disponibilité des vastes terrains exigés faisant parfois défaut au cœur des collectivités.

Les centralités locales – noyaux villageois et rues principales – accueillent souvent un patrimoine bâti d'intérêt historique et culturel qui peut être mis à profit pour y installer des équipements publics. On fait ainsi d'une pierre, deux coups, en valorisant le patrimoine tout en améliorant l'accessibilité des services publics.



Mesure 39

PRIORITAIRE

Adopter, dans chaque ministère concerné, une politique de localisation écoresponsable incluant une cible et des indicateurs d'accessibilité à distance de marche.



Mesure 40

Intégrer l'ensemble des coûts et des externalités dans l'analyse préalable au choix de localisation d'un équipement public.



Mesure 41

Privilégier la réutilisation des bâtiments existants désaffectés, sous-utilisés ou excédentaires, tout particulièrement ceux qui ont une valeur patrimoniale.



Mesure 42

PRIORITAIRE

Limiter la taille des écoles et proscrire leur implantation sur tout site éloigné des milieux de vie, afin de pouvoir en assurer une meilleure répartition sur le territoire et de favoriser la pratique, par les enfants, d'une activité physique quotidienne via les déplacements actifs.



Pour approfondir le sujet:

- ▶ *Bâtir au bon endroit: la localisation des activités et des équipements au service des collectivités viables* (Vivre en Ville, 2013b)
- ▶ *Petites et moyennes collectivités viables: stratégies d'aménagement pour des villes et des villages prospères et résilients* (Vivre en Ville, 2018)

2.3. Mieux protéger le territoire non urbanisé

Les milieux non urbanisés rendent d'importants services sans lesquels nous ne pourrions survivre.

En optimisant l'usage du territoire urbanisé, la vision portée par la Stratégie nationale doit permettre de créer des collectivités fonctionnelles et agréables. Elle doit aussi viser à protéger le territoire productif et les milieux naturels, qui constituent une partie de notre patrimoine commun, particulièrement aux abords des grandes agglomérations, où la pression de l'étalement urbain est la plus forte.

Alors que le Québec fait déjà face aux conséquences des changements climatiques, protéger les milieux naturels est aussi une nécessité pour préserver notre capacité d'adaptation face aux bouleversements du climat futur.

2.3.1 Protéger légalement les milieux naturels, en particulier aux abords des grandes agglomérations

À la fin des années 1970, le Québec a eu la vision et l'audace d'adopter une loi pour protéger le territoire agricole. Il faut, avec la Stratégie nationale, faire preuve du même niveau de courage et d'ambition et protéger, cette fois, les milieux naturels par une loi d'une envergure similaire.

Tout comme la zone agricole permanente a mis un frein – certes imparfait – à l'étalement urbain sur les meilleures terres productives du Québec, la zone naturelle permanente doit protéger les milieux naturels de l'envahissement par l'urbanisation, qu'elle soit intensive ou diffuse.

L'établissement d'une zone naturelle permanente permettra d'assurer la mise en réseau et la connectivité des écosystèmes et de protéger les paysages emblématiques. Autour des agglomérations, la protection de ceintures vertes favorisera l'accès à la nature, protégera la biodiversité, améliorera la qualité de l'air et réduira le risque d'inondation ainsi que la fréquence et la longueur des vagues de chaleur.

Renoncer à l'utilisation croissante, à des fins de villégiature, des plus beaux paysages québécois permettra aussi de réduire les coûts collectifs à venir. La transformation de l'occupation occasionnelle par une occupation régulière, de plus en plus courante, impose en effet aux municipalités de modifier le niveau de service public, à un coût qui est parfois transféré à l'État, par exemple via des programmes de subvention au rattachement à un réseau d'égout.



Mesure 43

Instituer une zone naturelle permanente couvrant le territoire non urbanisé et assurant une protection légale aux milieux naturels.



Mesure 44

Transformer la CPTAQ en CPTANQ: commission de protection du territoire agricole et naturel du Québec.



Mesure 45

Limiter les superficies affectées à la villégiature et éviter l'ouverture de nouveaux secteurs.

2.3.2 Renforcer la protection légale des terres agricoles, en particulier aux abords des grandes agglomérations

La pandémie de COVID-19 aura révélé à la fois les forces et les failles du système alimentaire québécois. Du côté des vulnérabilités, on trouve la dépendance aux importations et aux travailleurs étrangers temporaires, et l'accès

inégal aux commerces alimentaires, qui a notamment pesé sur les personnes âgées isolées, particulièrement en milieu rural. Du côté des atouts, on peut saluer l'efficacité des nombreux réseaux d'aide alimentaire, l'intérêt des consommateurs pour les produits locaux et l'engouement renforcé pour le jardinage.

Les préoccupations issues de la crise sanitaire rejoignent, en cela, celles de la crise climatique, qui menace les terres et la productivité agricole dans plusieurs régions du monde. Le développement de systèmes alimentaires de proximité apparaît ainsi comme une stratégie de développement économique, mais aussi de résilience.

Or, malgré la protection légale conférée par la LPTAA, le territoire agricole québécois fait encore face à une importante pression en lien avec l'étalement urbain. Trop de municipalités considèrent encore le territoire agricole comme une réserve foncière. Le dézonage agricole doit cesser.



Mesure 46

Confirmer le caractère stratégique du territoire agricole québécois et renforcer sa protection légale.



Mesure 47

Limiter la pression de l'étalement urbain, notamment en créant des fiducies foncières agricoles.



Mesure 48

Accompagner les collectivités dans le développement de systèmes alimentaires de proximité afin d'augmenter l'autonomie alimentaire et la proportion d'aliments locaux dans les assiettes québécoises.



Pour approfondir le sujet:

- *Villes nourricières: mettre l'alimentation au cœur des collectivités* (Vivre en Ville, 2014c)

2.3.3 Exiger la prise en compte des services écosystémiques dans les analyses coûts-bénéfices

Les milieux naturels et les infrastructures vertes rendent de nombreux services, qualifiés d'écosystémiques, en matière de régulation des aléas climatiques (p. ex., réduction des îlots de chaleur, gestion durable des eaux de pluie), d'approvisionnement (p. ex., nourriture, matériaux, pharmacopée), de développement socioculturel (p. ex., récréation, santé physique et mentale) et de soutien (p. ex., pollinisation, formation des sols, participation aux cycles de l'eau et du carbone).

Chaque fois qu'un milieu naturel est dégradé ou détruit, cela représente une perte réelle, qui tôt ou tard se traduira par des coûts accrus, pour la municipalité concernée et parfois même au-delà de ses limites administratives. Évaluer ces actifs naturels et les intégrer au budget municipal permettrait que leur protection soit mieux comprise et soutenue par l'ensemble des parties prenantes.



Mesurer la valeur des services écosystémiques: l'exemple de l'Ontario

L'initiative *Municipal Natural Assets Initiative*, en cours de mise en œuvre en Ontario, offre aux municipalités un soutien technique et financier pour les aider à quantifier et à présenter dans leur planification financière la valeur des services écosystémiques à titre d'actifs municipaux (MNAI, 2019).



Mesure 49

Instaurer, à l'échelle nationale, des mesures réglementaires et écofiscales vouées à protéger les services écosystémiques et à assurer la prise en compte de leur valeur dans l'analyse coût-bénéfice des projets de développement urbain.



Mesure 50

PRIORITAIRE

Réformer la loi sur l'expropriation pour protéger des milieux naturels; localiser des équipements publics comme les écoles aux meilleurs emplacements; construire des infrastructures structurantes en transport collectif ou construire du logement social dans les milieux qui en ont le plus besoin.

3. Mettre en place un nouveau régime

Le cadre fiscal et de gouvernance actuel en urbanisme et aménagement du territoire ne permet d'assurer « ni la cohérence des actions, ni l'atteinte des objectifs visés » (Alliance ARIANE, 2018a).

Pour modifier en profondeur ce cadre afin de le mettre au service d'une vision ambitieuse, certains chantiers devront être ouverts. La révision de la Loi sur l'aménagement du territoire et l'urbanisme, la mise en place d'une écofiscalité municipale sont des travaux à entamer dès maintenant.

Mais le temps presse, et la Stratégie nationale ne peut pas se permettre de n'être que le début de chantiers. Certains changements doivent intervenir dès son adoption, pour influencer, dès le printemps 2022, les choix d'urbanisme et d'aménagement du territoire.

3.1 Gouvernance: renforcer le rôle de l'État et la cohérence des décisions

L'aménagement du territoire et l'urbanisme font intervenir de nombreux acteurs. C'est d'abord une compétence partagée entre l'État et les municipalités. C'est, surtout, le résultat de décisions prises par divers acteurs qui n'en sont pas toujours conscients.

Nombreux sont ceux qui « font de l'aménagement du territoire sans le savoir », à commencer par les ministères et organismes qui prennent, tous, des décisions qui vont s'ancrer durablement sur le territoire: localisation des écoles, programmes de soutien financier au milieu culturel, etc.

Inversement, les choix d'aménagement du territoire ont des conséquences dans de nombreux domaines: protection de l'environnement, santé, finances publiques, etc. L'aménagement du territoire a un effet déterminant, par exemple, sur la possibilité d'atteindre les cibles de réduction des émissions de gaz à effet de serre visées par le Québec. Les pratiques d'aménagement doivent donc être cohérentes avec les cibles visées, à l'échelle nationale, par diverses politiques.

3.1.1 Confirmer un leadership assumé de l'État

Dans le document de consultation (Québec. MAMH, 2021, p. 1), le gouvernement reconnaît à juste titre qu'il

doit réaffirmer et renforcer son leadership en matière de planification de l'aménagement du territoire, entre autres en ralliant l'ensemble des décideurs municipaux ainsi que la population autour d'une vision porteuse [...].

Ce leadership gouvernemental est indispensable à la mise en œuvre d'un projet de société à la hauteur des défis à relever.

Comme l'ont récemment réaffirmé des maires et des mairesses de villes et de villages du Québec (Pedneaud-Jobin et collab., 2021), « bien qu'il soit essentiel de préserver l'autonomie et la capacité d'agir des gouvernements de proximité, la cohérence territoriale et la concertation doivent devenir prioritaires ».

La protection du territoire agricole et d'une future zone naturelle permanente, le développement d'écoquartiers partout au Québec, la résolution de la crise du logement, la revitalisation des centres-villes exigent un leadership gouvernemental pour agir de manière concertée. Pour assurer la cohérence des interventions, l'État doit jouer un rôle prépondérant en matière d'aménagement, notamment en établissant des règles communes à l'échelle nationale.



Leadership de l'État: l'exemple de la Nouvelle-Zélande

Depuis 2018, la Nouvelle-Zélande a mis en place un ministère de l'Habitation et du Développement urbain afin de « rendre l'habitation et les villes plus viables » (notre traduction).

Le gouvernement a adopté en 2020 la National Policy Statement on Urban Development (NPS-UD) (New Zealand. MHUD, 2021), mettant alors en place des mesures audacieuses en matière d'aménagement du territoire, telles que l'augmentation du maximum de densité et l'élimination du minimum de stationnement pour la construction résidentielle (Litman 2020).

Le rôle proactif du gouvernement néozélandais en matière d'aménagement du territoire permet de changer les pratiques plus efficacement qu'en comptant sur l'initiative individuelle des villes et villages.



Mesure 51

Renommer le ministère des Affaires municipales en « Ministère de l'Aménagement du territoire et du Soutien aux collectivités ».



Mesure 52

PRIORITAIRE

Affirmer la légitimité de l'intervention de l'État en aménagement du territoire et de la mise en place de règles communes, et mettre en œuvre des changements législatifs, des mesures budgétaires et des politiques qui confirment le rôle de leader, d'arbitre et de soutien de l'État.

3.1.2 Rendre obligatoire un « Test territoire »

Trop longtemps, le territoire a souffert d'un déficit de considération de la part des acteurs, notamment gouvernementaux. Aujourd'hui encore, les décisions des ministères et des organismes gouvernementaux procèdent généralement sans analyse objective de leurs effets sur le territoire.

Pour que le territoire ne soit plus jamais le grand oublié des décisions gouvernementales, il faut dorénavant soumettre à une analyse systématique chacune des politiques, des programmes et des projets de l'État. Vivre en Ville recommande, à cet effet, de donner au ministère de l'Aménagement du territoire et du Soutien aux collectivités un rôle prépondérant pour tout ce qui touche au territoire, similaire à celui que joue le Conseil du Trésor en matière de gestion des ressources.

Dans son rôle de titulaire de ce ministère considérablement renforcé, l'Aménagiste en chef du Québec pourra s'assurer que toutes les interventions de l'État sur le territoire s'inscrivent « dans une compréhension globale des enjeux et avec davantage de cohérence », comme le propose le document de consultation (p. 13).

À moyen terme, l'ensemble des programmes de soutien financiers gouvernementaux devraient comporter des critères d'écoconditionnalité liés à leurs effets sur le territoire.



Mesure 53

PRIORITAIRE

Donner au ministère de l'Aménagement du territoire et du Soutien aux collectivités un rôle prépondérant en matière de territoire, équivalent à celui de la présidence du Conseil du Trésor en matière de gestion des ressources.



Mesure 54

PRIORITAIRE

Rendre obligatoire un « Test territoire » qui soumette chaque nouvelle politique, programme et projet gouvernemental à une grille d'analyse systématique de ses effets sur le territoire.

3.1.3 Mettre à jour le cadre législatif de la planification municipale en aménagement

Parmi les éléments du cadre de planification municipale qui compliquent sa mise au service d'une vision durable de l'aménagement du territoire, le cadre législatif est une clé fondamentale.

Le cadre législatif actuel n'a pas été prévu pour soutenir le développement de collectivités viables. Cela fait d'ailleurs plusieurs années que les experts appellent à une réécriture de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, et en particulier à l'intégration d'un préambule précisant la finalité de la Loi et mettant de l'avant le développement durable.

Qui plus est, datant de plus de 40 ans, ce cadre législatif n'intègre pas les enjeux qui ont émergé ces dernières décennies, comme les changements climatiques.

Évidemment, il ne suffit pas de mettre à jour le cadre législatif: encore faut-il que les documents de planification locale et régionale soient révisés pour intégrer les nouvelles attentes.

Le cadre législatif gagnera également à être révisé dans un langage qui favorise la compréhension du plus grand nombre, et donc la participation publique.



Mesure 55

Réviser la LAU pour y intégrer notamment les éléments suivants:

- Un préambule qui fera office de vision et qui établira des objectifs.
- De nouvelles attentes qui reflètent les priorités nationales en matière, notamment, de changements climatiques et de santé.
- Des mécanismes pour introduire l'analyse des effets prévisibles au moment de la révision des documents de planification.
- Des mécanismes pour soumettre les projets immobiliers d'envergure à des outils d'analyse et d'autorisation spécifiques visant notamment à freiner les projets dont les effets prévisibles sont contraires aux objectifs d'aménagement durable du territoire.



Mesure 56

Maintenir une exigence de révision régulière des documents de planification, qui pourrait être ajustée selon le taux de croissance des collectivités.



Mesure 57

PRIORITAIRE

Assujettir le soutien gouvernemental aux municipalités à la mise à jour des documents de planification.

3.1.4 Adapter l'échelle de planification aux enjeux traités

De plus en plus de défis et de menaces écologiques et socio-économiques transcendent les frontières administratives des municipalités locales et des MRC, et exigeraient la mise en commun des efforts : cours d'eau qui débordent, pollution atmosphérique, congestion routière, etc. Le document de consultation le souligne (p. 11) :

certains enjeux d'aménagement du territoire débordent de l'échelle supralocale et concernent plus d'une MRC. Ils nécessiteraient une concertation au niveau régional. Toutefois, les structures existantes permettent difficilement de traiter ces enjeux de façon concertée.

Afin d'assurer qu'elle soit optimale, la réponse publique aux problèmes qui accompagnent ces phénomènes devrait être concertée et planifiée à une nouvelle échelle, suffisamment vaste pour englober tous les territoires concernés. Les acteurs publics existants ne pourront relever avec brio les défis du XXI^e siècle en continuant de planifier leur territoire administratif respectif et d'y intervenir séparément, en vase clos.

Faut-il créer une nouvelle instance de planification à l'échelle des régions administratives (Rocheport, 2021)? C'est à réfléchir, mais la Stratégie nationale devra au minimum favoriser le renforcement des mécanismes de concertation et de coordination à l'échelle des territoires fonctionnels.

La concertation et la collaboration à l'échelle du territoire fonctionnel pourraient devenir conditionnelles à l'obtention de financement gouvernemental à la réalisation de projets d'aménagement ou d'infrastructures, comme illustré dans le modèle suisse des projets d'agglomération (Walter et Roy-Baillargeon, 2015).

Pour atteindre l'étalement zéro, le milieu municipal devra aussi disposer de l'expertise technique et des moyens financiers requis.



La Politique des agglomérations 2016+ de la Confédération: Pour un développement cohérent du territoire suisse

En Suisse (Suisse. Conseil fédéral, 2015), la Politique des agglomérations édictée par la Confédération (l'équivalent du gouvernement fédéral) offre un financement majeur aux autorités cantonales et communales (l'équivalent de nos provinces et de nos municipalités locales, respectivement) qui joignent leurs efforts pour adopter, à l'échelle des agglomérations urbaines, un «projet d'agglomération». Ce projet constitue un plan intégré d'aménagement du territoire et de mobilité durable. Il doit respecter les principes de consolidation urbaine et de transfert modal énoncés dans le Projet de territoire suisse (l'équivalent de la Stratégie nationale).

L'obtention de financement public pour la réalisation de projets d'infrastructures au sein d'une agglomération est dès lors conditionnelle à deux critères procéduraux et substantiels. Le critère procédural est que les communes d'une agglomération donnée collaborent entre elles ainsi qu'avec le(s) canton(s) au(x)quel(s) elles sont rattachées – et même avec les autorités locales et régionales des pays voisins, dans les cas des agglomérations frontalières de Genève (Suisse et France) et de Bâle (Suisse, France et Allemagne) – pour adopter un projet d'agglomération. Le critère substantiel est que ce projet reçoive une note élevée quant à son respect des principes du Projet de territoire suisse, à la suite de son évaluation par les autorités de la Confédération. Les fonds versés par la Confédération pour financer les projets d'infrastructures sont attribués, dans l'ordre, aux agglomérations dont le projet a reçu la note la plus élevée, jusqu'à épuisement des fonds.

Mesure 58

Accompagner techniquement et soutenir financièrement les municipalités dans le développement de pratiques de concertation à l'échelle du territoire fonctionnel, et pas seulement du territoire administratif.



Mesure 59

Bonifier le soutien financier aux collectivités qui développent une concertation à l'échelle du territoire fonctionnel pour planifier de façon cohérente leur territoire.

3.1.5 Assujettir l'État aux planifications locales et régionales

La planification de certaines infrastructures stratégiques de l'État, au premier chef celles de transport, ne tient parfois compte ni des OGAT, ni des plans métropolitains ou des schémas des MRC. Ce faisant, l'État envoie au milieu municipal le signal qu'il est « au-dessus » de l'esprit et de la lettre de la loi qu'il impose à ses partenaires locaux et régionaux de respecter.

La planification locale et régionale est l'illustration de la vision de développement d'une collectivité sur son territoire. Sa cohérence avec les objectifs nationaux devrait, en principe, être assurée par sa conformité aux orientations gouvernementales en aménagement du territoire. La non-conformité d'un projet gouvernemental avec la planification locale et régionale devrait donc avoir un caractère exceptionnel, et ne doit pas demeurer une habitude.



Mesure 60

Assujettir les infrastructures et équipements publics au respect de la planification régionale et locale.

3.1.6 S'assurer de l'atteinte des cibles nationales malgré les disparités locales

Donner vie à la Stratégie nationale au cours des prochains mois et assurer sa pertinence pendant les prochaines décennies exigera de négocier un arbitrage aussi délicat que crucial : établir et maintenir un équilibre entre la reconnaissance des particularités territoriales et l'atteinte des cibles nationales. Le respect de ces particularités, de l'autonomie locale et du principe de subsidiarité est essentiel, mais il ne doit pas nous enfermer dans le statu quo.

Il faut ajuster les moyens aux réalités régionales et locales, pour que les mesures adoptées soient contextuellement adéquates. Il faut toutefois procéder en ce sens en s'assurant que les décisions locales contribuent à l'atteinte des objectifs nationaux, en matière de protection du territoire agricole, de santé publique, de protection du patrimoine culturel et naturel, d'action climatique, etc. Il serait approprié que la Stratégie nationale le reconnaisse explicitement, dès son préambule, et que toutes les mesures qui en découlent soient inscrites dans cette optique.



Mesure 61

Inscrire dans le préambule de la Stratégie nationale l'objectif prioritaire de l'atteinte des cibles nationales et l'objectif associé d'adapter les moyens aux spécificités locales, sans pour autant remettre en question les résultats visés.

3.1.7 Intégrer l'analyse différenciée selon le sexe et intersectorielle à la planification en urbanisme

L'aménagement du territoire peut créer, révéler, aggraver ou au contraire atténuer les inégalités. La Stratégie nationale doit permettre le développement des meilleures pratiques et l'atténuation des inégalités territoriales.

Pour que le Québec du XXI^e siècle soit un exemple pour le monde entier en matière de design et d'aménagement inclusif, il faut anticiper les effets différenciés des décisions en aménagement et en urbanisme sur les différentes catégories de population, à commencer par les personnes défavorisées.

Les défis et les besoins propres aux personnes de tous âges, toutes classes sociales, toutes identités de genres, toutes orientations sexuelles, toutes origines ethniques, tous sexes et toutes situations de handicap devraient être pris en compte dès les phases initiales de réflexion et de planification des politiques publiques et des projets d'aménagement et de développement.

L'analyse différenciée selon les sexes et intersectionnelle (ADS+) est une approche reconnue qui devrait s'appliquer à toute décision en urbanisme et en aménagement du territoire.



Mesure 62

Intégrer l'analyse différenciée selon le sexe et intersectorielle aux politiques et aux pratiques d'aménagement du territoire et d'urbanisme.

3.2 Fiscalité: internaliser les coûts

Le développement d'une écofiscalité passe par deux champs principaux: celui de l'utilisation foncière et des taxes locales, et celui des coûts de transports. Dans ces deux domaines, la solution passe en priorité par l'internalisation des coûts.

Pour faire cesser l'étalement urbain, il est essentiel d'internaliser les coûts du développement, de quantifier et d'internaliser la valeur des services rendus par les milieux non urbanisés ainsi que de compenser les pertes à cet égard.

Pour réduire les effets négatifs du transport des personnes et des marchandises sur la santé et la sécurité des populations et des écosystèmes, il est essentiel d'internaliser les coûts et de réduire la possession, l'utilisation et le stationnement de l'automobile en milieu urbain.

3.2.1 Instaurer une redevance nationale à l'artificialisation du territoire

Au-delà des coûts assumés par les municipalités, l'étalement urbain a des effets sur les finances publiques du Québec, à l'échelle des paliers supérieurs de gouvernement, et sur les grands objectifs que s'est donnés et se donnera le Québec en matière de protection des milieux naturels, de promotion de la santé ou de lutte contre les changements climatiques, par exemple.

Or, il n'existe pas, pour les services assumés par l'État, de mécanisme d'internalisation des coûts liés au développement. C'est donc l'ensemble de la société québécoise qui supporte actuellement, à travers les impôts et autres taxes, une partie des coûts entraînés par le développement immobilier. L'État subventionne ainsi des choix de développement coûteux, au détriment d'une croissance urbaine plus économe. La fiscalité municipale ne reflète ni les conséquences de l'étalement urbain sur les budgets d'immobilisation et d'exploitation des administrations publiques, ni la valeur collective ou écologique associée à la réaffectation des terres agricoles et des milieux naturels.

Vivre en Ville recommande donc d'instaurer une redevance spécifique pour tout projet qui induit une artificialisation du territoire, au titre de compensation pour les dommages environnementaux encourus, pour la perte de jouissance collective de ces espaces ainsi que pour les surcoûts budgétaires des administrations publiques autres que municipales. Mesure phare d'écofiscalité, une telle redevance favorisera une utilisation plus efficiente du territoire.

Sous peine de créer un effet pervers, les revenus de cette redevance ne doivent cependant pas bénéficier aux municipalités sur le territoire desquelles a lieu le développement, comme le souligne à juste titre le document de consultation (p. 44) :

Lorsque ce type de mesure vise la protection de milieux qui présentent un intérêt national ou régional, la redistribution des sommes devrait être appliquée à une échelle supralocale pour éviter que les entités locales autorisant les interventions dans ces milieux en retirent un bénéfice financier direct. Autrement, ces mesures compensatoires pourraient créer, à l'échelle locale, un effet incitatif à empiéter sur les milieux à protéger.

Cette redevance liée à l'artificialisation du territoire devrait être versée dans un fonds géré par l'État. Comme elle compense la perte d'espaces qui constituent le patrimoine naturel de tous les Québécois, il est normal que la gestion en soit confiée à l'État.

Vivre en Ville recommande que les revenus de la redevance liée à l'artificialisation du territoire soient versés au Fonds en aménagement et urbanisme durables (sans en être la source unique), afin de soutenir les initiatives municipales de consolidation et de requalification des quartiers centraux et des cœurs villageois, ainsi que des friches industrielles et commerciales, et de réalisation d'écoquartiers.



Mesure 63

PRIORITAIRE

Instaurer une redevance nationale pour tout développement immobilier qui induit une artificialisation du territoire.



Mesure 64

Verser les revenus de la redevance spécifique à l'artificialisation du territoire au Fonds en aménagement et urbanisme durables.

3.2.2 Généraliser les contributions versées par les promoteurs à l'échelle de l'agglomération

La construction d'un nouveau bâtiment, voire d'un nouveau quartier, est associée à de nouveaux besoins : ouverture de rues, réseau d'aqueduc et d'égout, desserte de transport collectif, équipements sportifs et de loisirs, écoles, etc. Qu'ils exigent de nouveaux équipements strictement dédiés aux nouveaux bâtiments et à leurs habitants (comme un parc de quartier) ou l'augmentation de capacité d'équipements collectifs existants (comme une usine de traitement de l'eau, un garage municipal, un échangeur autoroutier), la plupart de ces besoins sont comblés par les administrations publiques.

S'ils étaient directement portés au budget des municipalités, le coût des services et infrastructures rendus nécessaires par les nouveaux développements serait alors assumé par l'ensemble de la population, via le budget régulier ou le service de la dette. En autorisant les municipalités, via la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, à exiger une contribution des promoteurs pour les travaux requis, le cadre fiscal évite que ce soient les résidents actuels d'une municipalité qui paient pour l'accueil de nouveaux résidents.

La contribution des promoteurs aux travaux municipaux concourt ainsi à limiter la hausse du compte de taxes de l'ensemble de la population. Elle constitue une internalisation des coûts associés directement au développement immobilier.

Cette disposition est cependant, pour le moment, appliquée avec parcimonie par les municipalités québécoises. Cette réserve peut s'expliquer par le caractère concurrentiel de la fiscalité municipale. Une municipalité qui déciderait d'appliquer une contribution aux promoteurs, alors que les municipalités voisines ne l'appliquent pas, ferait face à une concurrence certaine.

Ce problème peut être résolu de deux façons: soit en rendant obligatoire l'application des contributions aux promoteurs, soit en transférant leur applicabilité à l'échelle de l'aire urbaine et non pas à l'intérieur de limites administratives municipales.



Mesure 65

Appliquer les contributions versées par les promoteurs à l'échelle de l'agglomération (communauté métropolitaine ou aire urbaine).

3.2.3 Ouvrir plus largement le chantier de l'écofiscalité municipale

Les municipalités québécoises sont fortement dépendantes de la taxation foncière – en partie par dépit, en partie par choix. La tarification représente seulement 8 % de leurs revenus. Déployer une réforme écofiscale aidera à diversifier leurs revenus tout en réduisant l'empreinte écologique de la collectivité.

Vivre en Ville appelle depuis plusieurs années à l'ouverture d'un chantier sur la fiscalité responsable dont l'objectif soit de proposer une réforme du cadre fiscal et budgétaire des municipalités québécoises, pour parvenir à «une politique fiscale et tarifaire cohérente avec les principes du développement durable» (UMQ, 2012).

Les municipalités disposent déjà d'un pouvoir général de taxation qui leur permettrait d'internaliser plus efficacement l'utilisation des ressources, des services et des systèmes, publics et écosystémiques. L'heure est venue pour le gouvernement de les aider à agir en ce sens et de soutenir leurs efforts.

Mettre en place, à l'échelle nationale, une combinaison de mesures écofiscales sera assurément plus efficace que d'attendre que 1100 municipalités tracent chacune sa propre route vers l'écofiscalité.



Mesure 66

En plus des mesures annoncées dès 2022 pour l'axe finance et fiscalité, ouvrir plus largement le chantier de l'écofiscalité municipale dans la perspective d'une application à l'échelle nationale.

3.2.4 Mettre fin au deux poids deux mesures dans le financement des réseaux de transport

La Stratégie devra mettre fin au « deux poids deux mesures » entre le financement du réseau routier supérieur et celui du transport collectif (Vivre en Ville, 2013c).



Mesure 67

Réviser les règles de financement des réseaux de transport pour mettre fin au deux poids deux mesures entre le financement du réseau routier supérieur et celui du transport collectif.

3.2.5 Freiner le resquillage du réseau routier supérieur

Accroître sans cesse la capacité routière comme la fiscalité québécoise le fait depuis un demi-siècle, c'est accélérer l'étalement urbain, exacerber la dépendance à l'automobile et aggraver la congestion en allongeant la durée des déplacements. L'heure est venue de réformer en profondeur le financement des réseaux de transport pour placer le Québec sur la voie de la mobilité durable.



Mesure 68

Freiner le resquillage du réseau routier supérieur, notamment en partageant le financement du réseau supérieur avec les acteurs qui en tirent profit:

- Ouvrir un chantier de réflexion sur le partage des coûts du réseau routier supérieur avec les municipalités, les promoteurs et les navetteurs.
- Imposer aux commerces situés à proximité une redevance à l'utilisation du réseau routier supérieur, qui sera versée au fonds des réseaux de transport terrestre.
- Mettre en place des servitudes de non-développement commercial et résidentiel aux abords du réseau routier supérieur.

3.2.6 Mettre en place une tarification kilométrique

Le régime national d'urbanisme et d'aménagement du territoire qui s'implantera au Québec à la suite de l'adoption de la Stratégie nationale devra également prévoir une contribution juste des automobilistes, cohérente avec l'ensemble des coûts collectifs associés aux déplacements motorisés.

Pour ce faire, Vivre en Ville propose d'instaurer à l'échelle nationale une tarification kilométrique, modulée notamment pour tenir compte de la pollution et de la congestion (Meloche, 2021). Le tarif kilométrique devrait être ainsi être plus élevé pour les véhicules à plus forte cylindrée, ainsi que pour ceux qui circulent dans les secteurs et durant les périodes de congestion.



Mesure 69

Mettre en place une tarification kilométrique modulée à l'usage des véhicules automobiles.

Ici encore, Vivre en Ville tient à insister sur le fait qu'il est du ressort de l'État de mettre en place cette mesure, dont l'initiative ne peut pas relever de chacune des 1 000 municipalités québécoises :

Les effets négatifs de la mobilité sur les émissions de gaz à effet de serre engendrent un problème global et non un problème local. Plusieurs des outils d'écofiscalité relèvent également des pouvoirs fiscaux du gouvernement du Québec et non de ceux des municipalités. Pour toutes ces raisons, il apparaît préférable que ce soit le gouvernement du Québec qui mette en œuvre les outils d'écofiscalité nécessaires pour influencer un aménagement plus durable du territoire que de laisser cette initiative aux municipalités. (Meloche, 2021, p. 7)

4. Conditions d'une mise en œuvre réussie

Depuis le début de la conversation nationale sur l'urbanisme et l'aménagement du territoire, de nombreuses voix s'élèvent pour que l'adoption de la Stratégie nationale constitue un point tournant du développement urbain au Québec. Vivre en Ville l'a répété à de nombreuses reprises, il devra y avoir un « avoir » et un « après » la Stratégie nationale. Elle devra constituer le « désormais » demandé notamment par les milliers de signataires de la déclaration de l'alliance ARIANE.

Pour chacun des axes de la Stratégie nationale (gouvernance, croissance urbaine, milieux de vie, ruralité ainsi que finances et fiscalité), Vivre en Ville s'attend donc à voir des actions transformatrices être mises en œuvre dès 2022. Il ne faut pas se le cacher: il faudra une bonne dose de volonté et de courage politique pour y arriver.

4.1 Associer un premier plan d'action quinquennal à la Stratégie nationale d'urbanisme et d'aménagement des territoires

Pour que des actions transformatrices soient immédiatement mises en œuvre, Vivre en Ville compte sur un plan d'action quinquennal qui accompagnera la Stratégie nationale. Adopté simultanément à la Stratégie nationale, ce plan d'action devra contenir une série de mesures accompagnées d'un financement à la hauteur des besoins.

La Stratégie nationale devra constituer une réelle politique gouvernementale (plutôt que sectorielle) qui mobilisera l'ensemble des ministères et organismes, de même que les municipalités et les promoteurs privés. Le comité interministériel aura un rôle clé à jouer, notamment pour arrimer la Stratégie nationale aux nombreuses autres politiques liées, comme la Politique gouvernementale de prévention en santé, le Plan pour une économie verte, la Politique de mobilité durable, de même que les futures Stratégie québécoise de l'architecture et Plan d'action gouvernemental en habitation.



Mesure 70

Associer à la Stratégie nationale d'urbanisme et d'aménagement des territoires un premier plan d'action quinquennal composé de mesures législatives, fiscales, de gouvernance et budgétaires, financées à la hauteur des besoins.

4.2 Adopter une approche axée sur les résultats

L'heure est venue de mettre en cohérence, de justifier de façon plus explicite, d'assurer un suivi plus rigoureux et de dresser un bilan fréquent des interventions des ministères et des organismes en matière de planification et de financement de la mobilité durable et de l'aménagement du territoire.

Par souci de *leadership* et d'exemplarité envers la population, le milieu municipal et le secteur privé, les interventions de l'État doivent s'inscrire dans une approche axée sur les résultats assortie d'indicateurs de suivi et de mise en œuvre qui devront notamment refléter les ambitions en matière de qualité des milieux de vie (Rocheffort, 2021).

Ces indicateurs devraient être communs mais adaptés au contexte, définis en concertation entre le gouvernement et le milieu municipal, clairs et démontrables. L'atteinte des cibles associées devrait être évaluée et faire l'objet de bilans publics réguliers (p. ex., aux deux ans) pour mesurer les résultats, identifier les lacunes et réviser les stratégies en continu.

Il est souhaitable de systématiser l'évaluation et le suivi de la mise en œuvre de la Stratégie nationale pour s'assurer que ses principes et ses objectifs soient repris dans les outils de planification des collectivités. Le gouvernement doit rendre son soutien technique et financier aux projets d'aménagement et de développement des collectivités conditionnel à une contribution explicite des schémas et des plans d'urbanisme à l'atteinte des cibles nationales.

En instituant un Observatoire national de l'aménagement du territoire, l'Aménagiste en chef pourra annoncer à l'ensemble des parties prenantes les effets attendus des programmes, projets, choix de localisation des équipements publics, etc.

L'Observatoire pourrait constituer une plateforme d'échange et de collaboration transparente et interactive sur laquelle les collectivités québécoises pourront également partager leurs informations. Diffuser les résultats des projets et analyses permettrait, par surcroît, de stimuler une saine émulation entre les collectivités.

L'Observatoire pourra à la fois inspirer en partageant les bonnes pratiques et documenter les coûts associés aux mauvaises pratiques, ce qui contribuera à établir des consensus pour agir avec force.



Mesure 71

Créer un Observatoire national de l'aménagement du territoire pour faire le suivi de la Stratégie nationale, documenter les coûts des choix d'aménagement du territoire et faire rayonner les meilleures pratiques.

4.3 Renforcer la culture de l'aménagement du territoire et de la participation publique

Il est impératif de renforcer la culture de l'aménagement au Québec, tant auprès des décideurs, des citoyens que des acteurs privés. L'Observatoire national de l'aménagement du territoire y contribuera. Pour parler d'aménagement à un public cible diversifié et diffuser adéquatement les connaissances, il importe par ailleurs de soutenir les organisations de la société civile qui détiennent cette expertise.

Pour renforcer la culture de l'aménagement, Vivre en Ville propose aussi d'intégrer au programme scolaire national des outils pédagogiques pour établir une culture de la participation publique en aménagement, ce qui avait d'ailleurs été fait entre 1985 et 1991 avec le « projet d'information et de sensibilisation à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme en milieu scolaire. » Il importe de faire germer une culture de la participation publique en aménagement parmi les citoyennes et les citoyens dès leur passage sur les bancs d'école.

La promotion d'une culture de l'aménagement devrait également viser les élus municipaux et les promoteurs, par des formations ciblées.

4.4 Former un comité de suivi permanent de la Stratégie nationale d'urbanisme et d'aménagement des territoires

Les dernières années ont été le théâtre d'une véritable explosion de l'ampleur et de la nature des préoccupations exprimées par la population et les parties prenantes de la société civile sur l'aménagement du territoire et la protection des milieux naturels. La concertation et la consultation publique en aménagement et urbanisme font émerger l'intelligence collective, rehaussent l'acceptabilité sociale et bonifient la mise en œuvre des politiques publiques.

Le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation a bien fait de s'adjoindre un comité consultatif représentatif des différentes parties prenantes pour élaborer la Stratégie nationale. Pour l'instant, le rôle du comité consultatif a porté spécifiquement sur l'élaboration de la Stratégie nationale. Dès avril 2022, il importe de former un comité de suivi permanent qui exigera une reddition de comptes des mesures inscrites dans le plan d'action, qui assurera une rétroaction lors de leur déploiement et qui accompagnera une mise à jour en continu de la Stratégie nationale.



Mesure 72

Former un comité de suivi permanent de la Stratégie nationale d'urbanisme et d'aménagement des territoires.

Références

ALLIANCE ARIANE (2015). « L'alliance ARIANE – Pour une Politique nationale de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme », *Alliance ARIANE*, Montréal, Alliance ARIANE. [<http://www.ariane.quebec/2015/09/29/lalliance-ariane-politique-nationale-de-lamenagement-territoire-de-lurbanisme/>] (consulté le 30 septembre 2021).

ALLIANCE ARIANE (2016). Bâtir au bon endroit : un placement à long terme. Communiqué, *Alliance ARIANE*, Montréal, Alliance ARIANE [<http://www.ariane.quebec/2016/05/30/communique-batir-au-bon-endroit-un-placement-a-long-terme/>] (consulté le 30 septembre 2021).

ALLIANCE ARIANE (2018). Forum Savoir où on s'en va : un moment historique! Communiqué, *Alliance ARIANE*, Montréal, Alliance ARIANE [<http://www.ariane.quebec/2018/02/20/forum-savoir-ou-on-sen-va-un-moment-historique/>] (consulté le 30 septembre 2021).

ALLIANCE ARIANE (2018). Vers une Politique nationale d'aménagement du territoire pour le Québec: Feuille de route, *Alliance ARIANE*, Montréal, Alliance ARIANE. 20 p.

CALDWELL, S (2021, 1er septembre) Would You Like Cars with That? Dans Greater Auckland. En ligne : <https://www.greatauckland.org.nz/2021/09/01/would-you-like-cars-with-that/> (consulté le 25 septembre 2021).

CMM [COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL] (2015). Orientation 1 du PMAD (Volet aménagement), Aménagement, Plan d'aménagement et de développement. [<http://cmm.qc.ca/champs-intervention/amenagement/plans/pmad/orientation-1-du-pmad-volet-amenagement/>] (consulté le 11 février 2019).

CMQ [COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC] (2016). Plan métropolitain d'aménagement et de développement. Aménagement du territoire. [<https://www.cmquebec.qc.ca/amenagement-territoire/pmad>] (consulté le 11 février 2019).

COALITION CŒURS DE VILLES ET VILLAGES (2021). Traversée du désert pour les centres-villes du Québec: la coalition Cœurs de villes et villages propose 11 mesures pour 4 ministres. Communiqué. [<https://vivreenville.org/nos-positions/communiqués/communiqués/2021/traversee-du-desert-pour-les-centres-villes-du-quebec-la-coalition-c%C5%93urs-de-villes-et-villages-propose-11-mesures-pour-4-ministres.aspx>]

COOKE, H (2020, 23 juillet) Government moves to end minimum carpark requirements and remove low height limits in bid to increase dense housing. Dans Stuff. En ligne : <https://www.stuff.co.nz/national/politics/300064493/government-moves-to-end-minimum-carpark-requirements-and-remove-low-heightlimits-in-bid-to-increase-dense-housing> (consulté le 25 septembre 2021).

DUNSKY Énergie + Climat (2021). Trajectoires de réduction d'émissions de GES du Québec – Horizons 2030 et 2050 (mise à jour 2021). Rapport final préparé pour le ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. 83 p.

FORBES, S (2021, 28 juin) Six-storey apartments allowed across much of Auckland under new Government plan. Dans Stuff. En ligne : <https://www.stuff.co.nz/national/politics/local-democracy-reporting/300344201/sixstorey-apartments-allowed-across-much-of-auckland-under-new-government-plan> (consulté le 25 septembre 2021).

G15+ (2020). Contribution aux initiatives de relance du gouvernement du Québec. Cahier de propositions: Recommandations et fiches-projets. 33 p.

GERBET, Thomas (2019). « La destruction des milieux humides menace la région de Montréal », *Radio-Canada*, Montréal, Radio-Canada. [<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/720283/milieux-humides-montreal-banlieue>] (consulté le 30 septembre 2021).

Gintrand, Franck (2016). Quand l'Allemagne défend ses centres-villes contre l'Union européenne. Dans *Le Courrier des maires et des élus locaux*. En ligne: <https://www.courrierdesmaires.fr/63757/quand-lallemagne-defend-ses-centres-villes-contre-lunion-europeenne/> (consulté le 29 septembre 2021)

GOOGLE MY MAPS (2021) Progress on Removing Parking Minimums. En ligne : <https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=1fpQabG3XKyHH7YNlmQobUHjwuLI&ll=58.23228657909927%2C-29.915316424271563&z=3> (consulté le 28 septembre).

GROUPE DE TRAVAIL AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET ADAPTATION (2019). Rapport final remis au ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques dans le cadre des travaux d'élaboration du Plan d'électrification et de changements climatiques 2020-2030. 36 p.

LITMAN, T. (2020, 28 juillet) Well Done, Kiwis! New Zealand Delivers Big Planning Policy Reforms. Dans *Planetizen*. En ligne : <https://www.planetizen.com/blogs/110026-well-done-kiwis-new-zealand-delivers-big-planning-policy-reforms> (consulté le 25 septembre 2021).

MELOCHE, Jean-Philippe (2021). « Synthèse des séminaires: finances publiques et aménagement durable du territoire », Québec [PDF].

METROLINX (2008). *THE BIG MOVE, Transforming Transportation in the Greater Toronto and Hamilton Area*, 111 p.

MUNICIPAL NATURAL ASSETS INITIATIVE (MNAI) (2019). *Advancing and Integrating Municipal Natural Asset Management through Asset Management Planning in Ontario*. 52 p.

NEW ZEALAND. MINISTRY OF HOUSING AND URBAN DEVELOPMENT (2021, 22 janvier) National Policy Statement on Urban Development 2020 (NPS-UD). En ligne : <https://www.hud.govt.nz/urban-development/national-policy-statement-on-urban-development-nps-ud/> (consulté le 25 septembre 2021).

ONTARIO. MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES (2017). Plan de la ceinture de verdure, 86 p.

ONTARIO. MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DU LOGEMENT (2020). En plein essor: Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe, Codification administrative 2020, 108 p.

PEDNEAUD-JOBIN, Maxime, maire de Gatineau, André Bellavance, maire de Victoriaville ; Maude Laberge, mairesse de Sainte-Martine ; Kathy Poulin, mairesse de Val-David ; Philippe Pagé, maire de Saint-Camille ; Marc-André Plante, maire de Terrebonne ; Alain Laplante, maire de Saint-Jean-sur-Richelieu ; Caryl Green, mairesse de Chelsea ; Régis Labeaume, maire de Québec et Valérie Plante, mairesse de Montréal (2021). « Aménagement du territoire et urbanisme: Oui à des règles communes pour faire face aux défis à venir », *La Presse +*, Québec, La Presse. [https://plus.lapresse.ca/screens/608be183-da04-4b8f-aef3-f330429a046d__7C__0.html] (consulté le 30 septembre 2021).

QUÉBEC. ASSEMBLÉE NATIONALE (2021). « Journal des débats de l'Assemblée nationale », *Travaux parlementaires*, Québec, Assemblée nationale du Québec. [<http://www.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/assemblee-nationale/42-1/journal-debats/20210413/295381.html>] (consulté le 30 septembre 2021).

QUÉBEC. ISQ [INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC] (2014). Perspectives démographiques du Québec et des régions, 2011-2061. Édition 2014, Québec, Gouvernement du Québec. 124 p.

QUÉBEC. ISQ [INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC] (2018). Le bilan démographique du Québec. Édition 2018, Québec, Gouvernement du Québec. 174 p.

QUÉBEC. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (2021). « Urbanisme et aménagement du territoire », *Stratégie nationale d'urbanisme et d'aménagement des territoires*, Québec, Gouvernement du Québec. [<https://www.quebec.ca/gouv/politiques-orientations/urbanisme-amenagement-territoires/#c82251>] (consulté le 30 septembre 2021).

QUÉBEC. MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE L'HABITATION [MAMH] (2021). « Vers une stratégie nationale d'urbanisme et d'aménagement du territoire », Québec, Gouvernement du Québec. [PDF].

QUÉBEC. SECRÉTARIAT DU CONSEIL DU TRÉSOR (2021). « Le gouvernement du Québec et l'Université Laval s'unissent pour s'assurer que chaque dollar public soit investi au bon endroit », *Nouvelles*, Québec, Gouvernement du Québec. [<https://www.tresor.gouv.qc.ca/nouvelles/news/le-gouvernement-du-quebec-et-luniversite-laval-sunissent-pour-sassurer-que-chaque-dollar-public-s/>] (consulté le 30 septembre 2021).

RADIO-CANADA (2019). « Archives. Il y a 40 ans, Jean Garon faisait adopter la Loi sur la protection du territoire agricole », *Radio-Canada*, Montréal, Radio-Canada. [<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1134513/loi-zonage-agricole-agriculture-quebec-archives>] (consulté le 30 septembre 2021).

ROCHFORT, Michel (2021). « Synthèse des séminaires: réflexions sur quelques enjeux de gouvernance en matière d'aménagement et d'urbanisme au Québec », Québec [PDF].

STATISTIQUE CANADA (2017). « Recensement en bref : Les logements au Canada », Recensement de 2016. [<https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/as-sa/98-200-x/2016005/98-200-x2016005-fra.cfm>] (consulté le 11 février 2019).

SUISSE. CONSEIL FÉDÉRAL (2015). Politique des agglomérations 2016+ de la Confédération: Pour un développement cohérent du territoire suisse, 94 p.

VILLE DE VICTORIAVILLE (2019). Plan d'urbanisme 2019. Projet de règlement 1260-2019. Ville de Victoriaville. [<https://www.munidata.ca/upload/contentsFile/file/lng/2674fr-CA.pdf>] (consulté le 8 mars 2019).

VIVRE EN VILLE (2013a). « Collectivités viables ». *Collectivitesviables.org*, Vivre en Ville. [<http://collectivitesviables.org/articles/collectivite-viable.aspx>] (consulté le 30 septembre 2021).

VIVRE EN VILLE (2013b). *Bâtir au bon endroit: la localisation des activités et des équipements au service des collectivités viables*. 107 p. (coll. Outiller le Québec; 4). [www.vivreenville.org].

VIVRE EN VILLE (2013c). *Deux poids, deux mesures : Comment les règles de financement des réseaux de transport stimulent l'étalement urbain*, Québec, Vivre en Ville [PDF].

VIVRE EN VILLE (2014a). Une nouvelle approche fiscale pour nos collectivités. Mémoire présenté à la Commission d'examen sur la fiscalité québécoise, Québec, Vivre en Ville.

VIVRE EN VILLE (2014a). *Objectif écoquartiers: Principes et balises pour guider les décideurs et les promoteurs*. 64 p.

VIVRE EN VILLE (2014b). *Retisser la ville: [ré]articuler urbanisation, densification et transport en commun*, 2e éd. 108 p. (coll. Outiller le Québec; 1). [www.vivreenville.org].

VIVRE EN VILLE (2014c). *Villes nourricières: mettre l'alimentation au cœur des collectivités*. 141 p. (coll. Outiller le Québec; 6).

VIVRE EN VILLE (2014d). *Verdir les quartiers, une école à la fois: le verdissement des cours d'école pour une nature de proximité*. 108 p. (coll. Outiller le Québec; hors série). [www.vivreenville.org].

VIVRE EN VILLE (2016). *Croître sans s'étaler: où et comment reconstruire la ville sur elle-même*. 123 p. (coll. Outiller le Québec; 7) [vivreenville.org].

VIVRE EN VILLE (2017a). Des gouvernements de proximité bien équipés : vers un équilibre entre autonomie et démocratie locale. Mémoire présenté à la Commission de l'aménagement du territoire dans le cadre des Consultations particulières et auditions spéciales sur le projet de loi 122, Québec, Vivre en Ville.

- VIVRE EN VILLE (2017b). L'aménagement du territoire, clé de la transition énergétique. Mémoire présenté à Transition énergétique Québec dans le cadre de la consultation Participez à la transition énergétique sur le Plan directeur en transition, innovation et efficacité énergétiques, Québec, Vivre en Ville.
- VIVRE EN VILLE (2017c). Aménager des milieux de vie favorables à un vieillissement en santé. Mémoire présenté au Secrétariat aux aînés, Ministère de la Famille, dans le cadre des consultations entourant l'élaboration du plan d'action 2018-2023 de la politique Vivre et vieillir ensemble, chez soi, dans sa communauté, au Québec. Québec, Vivre en Ville.
- VIVRE EN VILLE (2017a). *Le poids de l'éparpillement: comment la localisation des entreprises et des institutions détériore le bilan carbone*. Coll. «L'Index», 32 p.
- VIVRE EN VILLE (2017b). *Construire avec le climat : outils pour lutter contre les changements climatiques et s'y adapter en alliant densification et verdissement*, 55 p. (coll. Passer à l'action) [vivreenville.org].
- VIVRE EN VILLE (2018). *Petites et moyennes collectivités viables: stratégies d'aménagement pour des villes et des villages prospères et résilients*, 140 p. (coll. Outiller le Québec; 10) [vivreenville.org].
- VIVRE EN VILLE (2019a). Les collectivités comme pilier de la politique climatique du Québec. Mémoire remis au ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques dans le cadre des consultations sur le Plan d'électrification et de changements climatiques, Québec, Vivre en Ville.
- VIVRE EN VILLE (2019a). *Planifier pour le climat: intégrer la réduction des émissions de gaz à effet de serre des transports à la planification en aménagement et en urbanisme*, 64 p. (coll. Vers des collectivités viables) [vivreenville.org].
- VIVRE EN VILLE (2019b). *Localisation écoresponsable des bureaux: choisir un emplacement à haute valeur ajoutée qui réduit votre empreinte écologique*, 36 p. (coll. Passer à l'action) [vivreenville.org].
- VIVRE EN VILLE (2020a). Recommandations sur le projet de loi 67 : inondations, habitation, mesures fiscales et financières, aménagement du territoire. 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°67, Québec, Vivre en Ville.
- VIVRE EN VILLE (2020b). Les collectivités comme pilier d'une relance et d'une transformation durables. Propositions présentées au gouvernement du Québec dans le cadre de la crise sanitaire de la COVID-19, Québec, Vivre en Ville.
- VIVRE EN VILLE (2020a). *Relever les défis de la densification grâce à la collaboration : Trousse de bon voisinage pour les promoteurs de projets immobiliers dans les milieux de vie établis*, 35 p. (coll. Passer à l'action).
- VIVRE EN VILLE (2020b). *Conception et mise en œuvre de rues apaisées : outils pour concilier accessibilité, convivialité et sécurité sur les rues partagées et les rues étroites*, 24 p. (coll. Passer à l'action) [vivreenville.org].
- VIVRE EN VILLE (2021). *Transformer les boulevards et les routes à vocation commerciale : outils pour requalifier les strips commerciales en milieux de vie conviviaux et sécuritaires*, 24 p. (coll. Passer à l'action) [vivreenville.org].
- VIVRE EN VILLE ET ÉCOBÂTIMENT (2017). *Réussir l'habitat dense : dix clés pour des habitations compactes, attrayantes et performantes*, 132 p. (coll. Outiller le Québec; 9) [www.vivreenville.org]
- VIVRE EN VILLE et EQUITERRE (2017). *Pour un Québec leader de la mobilité durable : l'urgence d'agir pour dépasser la dépendance à l'automobile*. Mémoire, 48 p.
- WALTER, Sandra, et Olivier ROY-BAILLARGEON (2015). « La coordination du transport et de l'aménagement à l'heure des projets d'agglomération suisses : la régionalisation de la planification à Berne, Genève, Lausanne et Zurich », *Flux*, vol. 3-4, n° 101-102, p. 16-28.
- WOOD, Sylvia, Jérôme DUPRAS, Ann LÉVESQUE, Charlène KERMAGORET, Caroline BERGEVIN, Nancy GÉLINAS et Sylvain DELAGRANGE (2021). *Évaluation et évolution des services écosystémiques dans la région de Québec*. 32 p.



VIVRE EN VILLE

la voie des collectivités viables

info@vivreenville.org | www.vivreenville.org | twitter.com/vivreenville | facebook.com/vivreenville

■ QUÉBEC

CENTRE CULTURE ET ENVIRONNEMENT
FRÉDÉRIC BACK
870, avenue De Salaberry, bureau 311
Québec (Québec) G1R 2T9
T. 418.522.0011

■ MONTRÉAL

MAISON DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
50, rue Ste-Catherine Ouest, bureau 480
Montréal (Québec) H2X 3V4
T. 514.394.1125

■ GATINEAU

200, boulevard Saint-Joseph
Gatineau (Québec) J8Y 3W9
T. 819.205.2053