



VIVRE EN VILLE
la voie des collectivités viables

ÉLECTIONS 2014

DES ENGAGEMENTS POUR MIEUX CONSTRUIRE NOS VILLES ET NOS QUARTIERS



Infrastructures, transports, développement économique, environnement, affaires municipales, habitation, énergie, etc., plusieurs des champs d'action de l'État ont des impacts à court et à long termes sur les milieux de vie. Dans tous ces champs d'intervention, le potentiel d'**actions structurantes en aménagement du territoire et en urbanisme** est énorme.

Organisation d'intérêt public qui vise le **développement de milieu de vie de qualité**, Vivre en Ville propose aux partis politiques de prendre **3 engagements électoraux**, afin de préparer la voie aux collectivités viables sur l'ensemble du territoire québécois.

Les interventions structurantes en aménagement du territoire et en urbanisme, longtemps délaissées par l'État, permettent pourtant de :

- Abaisser significativement les GES, la pollution et la consommation d'énergies ;
- S'affranchir de la dépendance au pétrole et diminuer les coûts d'infrastructures ;
- Protéger les terres agricoles et les milieux naturels ;
- Répondre aux aspirations des familles en diversifiant l'offre en habitation et en transport ;
- Améliorer la santé des citoyens, etc.

PROPOSITIONS D'ENGAGEMENTS AUX PARTIS POLITIQUES

- ADOPTER UNE POLITIQUE NATIONALE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE L'URBANISME
- INVESTIR UN MILLIARD DE PLUS PAR AN DANS LES TRANSPORTS COLLECTIFS ET ACTIFS
- RÉFORMER LA FISCALITÉ MUNICIPALE POUR ENDIGUER L'ÉTALEMENT URBAIN

ENGAGEMENT N°1 : Adopter une Politique nationale de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme

L'État québécois se doit d'être cohérent dans ses actions qui ont une influence directe ou indirecte sur le territoire. Pourtant, à l'image de ces sociétés d'État qui, comme la SAQ, délocalisent leurs succursales hors des noyaux urbains, plusieurs décisions gouvernementales s'opposent aux orientations d'État en matière d'aménagement du territoire. Pour ne pas défaire de la main droite ce que la main gauche tente de mettre en oeuvre, il importe de se doter d'une politique intégrée.

À l'instar d'autres pays aux prises avec les mêmes enjeux, le Québec doit se munir d'un plan d'ensemble. L'urbanisation d'une quantité toujours plus grande de territoire pose de nombreux problèmes – endettement public, congestion routière, étalement urbain, dépendance à l'automobile et au pétrole – mais ce phénomène est très complexe et appelle une action concertée de l'appareil étatique. L'avenir est aux villes et villages attrayants, et c'est seulement en revoyant ses politiques et interventions territoriales que le Québec réussira à se démarquer.

Si le gouvernement a déjà adopté d'autres politiques nationales sur des enjeux au cœur des préoccupations des Québécois, tels que l'eau ou la ruralité, l'aménagement du territoire et l'urbanisme doivent faire l'objet d'une démarche aussi forte et prometteuse pour l'avenir du Québec.

L'actuelle révision de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) pourra mettre à jour certaines pratiques dépassées et faciliter la mise en œuvre de pratiques innovantes, mais ne garantira pas que cela soit fait de manière systématique, notamment par l'État québécois lui-même. Il importe donc, dès aujourd'hui, de réapprendre à faire des milieux de vie durables par une meilleure gestion de la ressource territoire; cela mérite une politique d'envergure, intégrée et portée par un puissant leadership.



MESURE PRIORITAIRE :

Adopter une Politique nationale de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme intégrant les domaines des transports, de la fiscalité, de l'énergie, de l'agriculture, du développement économique, de l'habitation, de l'architecture et du design, de la santé et de l'environnement.

MESURES COMPLÉMENTAIRES :

- Adopter des normes de **localisation des édifices publics qui favorisent l'accessibilité à pied et par le transport en commun**, de même que le renforcement des centralités existantes. Assujettir le financement public à ces normes ;
- Créer un ministère de l'**Aménagement du territoire**, responsable des affaires municipales, des régions, des transports, de l'habitation et de l'architecture ;
- Mettre sur pied un **Fonds en aménagement et urbanisme durable de 100 M \$** pour soutenir la requalification urbaine, la revitalisation des cœurs villageois et les écoquartiers.

ENGAGEMENT N°2 : Investir un milliard de plus par an dans les transports collectifs et actifs

Les réseaux de transport collectif souffrent d'un sous-investissement chronique depuis plusieurs décennies et ils sont aujourd'hui saturés. D'ici 2020, les besoins de réfection et de développement pour tout le Québec sont de 16 à 18 milliards de dollars, bien au-delà des sommes actuellement financées.

L'État doit faire preuve de leadership en finançant les projets de transports en commun, s'il est sérieux dans son intention de rééquilibrer la mobilité urbaine. Le chantier de financement annoncé pour 2014 en sera le témoin.

Le gouvernement souhaite augmenter de 30 % l'offre de service en transport collectif d'ici 2020, or on ne sait toujours pas comment cela sera financé. Alors que les besoins minimaux sont d'un milliard supplémentaire par année, la Stratégie nationale de mobilité durable a prévu ce montant sur six ans.



DEUX POIDS, DEUX MESURES DANS LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Le financement des infrastructures de transport incite les municipalités à tirer parti du réseau routier supérieur, payé à 100% par l'État, pour poursuivre leur développement résidentiel et commercial. Pour les municipalités, le développement autour du réseau autoroutier se fait à coût nul ou presque, tandis que le réseau de transport en commun est en bonne partie à leur charge.

Ce biais structurel ne peut être sans conséquence sur leurs choix d'organisation urbaine. Les règles de financement inéquitables entre le réseau routier supérieur et les transports en commun stimulent le cercle vicieux de l'étalement urbain et vont à l'encontre des intentions, exprimées par ailleurs, de mettre en oeuvre un mode de développement urbain compact et axé sur les transports collectifs.



MESURE PRIORITAIRE :

Rehausser de 1 milliard de dollars par an le financement des transports collectifs et actifs.

MESURES COMPLÉMENTAIRES :

- **Multiplier les revenus du Fonds Vert et en consacrer les 2/3** à la hausse de l'offre de service en transports collectifs;
- Adopter un **PQI qui investit au moins 30% des sommes transports** aux transports collectifs;
- **Freiner le resquillage du réseau routier supérieur**, notamment en partageant son financement avec les acteurs qui en tirent profit;
- Réviser le **cadre réglementaire afin de favoriser les transports actifs**.

ENGAGEMENT N°3 : Réformer la fiscalité municipale pour endiguer l'étalement urbain

Les municipalités sont dépendantes de l'impôt foncier. Pour répondre aux besoins de leurs citoyens, les municipalités doivent construire : ça favorise notamment l'étalement urbain et tous les problèmes qui en découlent. Ou encore, elles peuvent augmenter l'impôt foncier. Et là, ça pose un problème d'équité et de compétitivité

Éric Forest, Président de l'Union des municipalités du Québec

L'idée que la croissance d'une ville ou d'un village passe nécessairement par une extension à tout prix de son territoire urbanisé est intimement liée à la nature de l'impôt foncier et à sa proportion au sein de l'assiette fiscale des municipalités. Cette réalité met un frein à la bonne volonté des municipalités souhaitant planifier leur croissance en fonction de leurs priorités, de leurs spécificités et de leurs intérêts à moyen et long termes.

Plutôt que de s'interroger sur la qualité des milieux de vie proposés à leurs résidents ou sur l'équilibre à long terme des finances publiques et des coûts des déplacements automobiles, la fiscalité municipale favorise une urbanisation qui surconsomme les ressources.



MESURE PRIORITAIRE :

Établir comme principe premier de la prochaine Entente Québec-municipalités que la fiscalité municipale doit endiguer l'étalement urbain, favoriser les pratiques d'aménagement durable et assurer la santé et la résilience financière des municipalités, notamment en les responsabilisant face à leurs choix d'aménagement.

De plus, les gouvernements financent des routes, aqueducs, égouts, écoles, etc., sans égard pour la viabilité des secteurs visés, souvent peu denses. En refusant de responsabiliser les municipalités (ou lui-même) pour ces investissements, l'État se retrouve à soutenir un mode de développement urbain qui, à long terme, est coûteux pour tous : État, municipalités, ménages.

MESURES COMPLÉMENTAIRES :

- Élargir le champ d'application des **redevances de développement**, afin de mieux refléter les coûts;
- **Réduire la dépendance à l'impôt sur la valeur foncière**, notamment en favorisant l'usage des taxes sur une autre base que la valeur foncière et en diversifiant prudemment les outils fiscaux à la disposition des municipalités;
- **Revoir les programmes de soutien aux infrastructures** afin de concentrer les investissements de l'État en consolidation et revitalisation urbaines.

LES CHANTIERS 2014-2019

Vivre en Ville contribue par la recherche à l'avènement de meilleures pratiques favorisant les collectivités viables. Des mesures concrètes, en vue de **réduire les émissions de gaz à effet de serre et la dépendance du Québec au pétrole, tout en développant l'économie du Québec** et la qualité de vie des citoyens, sont détaillées dans nos publications (vivreenville.org/memoires) récentes :

- *Changer de direction. Chantier en aménagement du territoire et transport des personnes;*
- *L'aménagement du territoire dans la transition énergétique: se donner la peine de voir l'éléphant dans la pièce.* Mémoire à la Commission sur les enjeux énergétiques;
- *Pour une approche intégrée de la mobilité durable.* Mémoire à la consultation sur la Politique québécoise de transport collectif;
- *Deux poids, deux mesures. Comment les règles de financement des réseaux de transport stimulent l'étalement urbain.* (vivreenville.org/2poids2mesures);
- *Réforme de la loi, réforme des pratiques.* Mémoire sur l'avant-projet de Loi sur l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme.

L'aménagement du territoire et la gestion de l'offre et de la demande en transports se hissent aujourd'hui au premier rang des domaines d'intervention à restructurer afin de mettre en œuvre un développement durable du territoire. Il faut insuffler cette préoccupation dans les grands chantiers qui occuperont le prochain gouvernement : Entente Québec-municipalités, politique énergétique, Plan d'action sur les changements climatiques, Plan québécois des infrastructures, équilibre des finances publiques, révision de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et des orientations gouvernementales en aménagement du territoire, politiques de santé, etc.

Nous proposons donc trois avenues pour des politiques publiques qui seraient souhaitables à court terme. Parce qu'il y a là tout à gagner, cela mérite des engagements pour bâtir le Québec de demain.



Vivre en Ville

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.

■ 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

MAISON AUBRY

177, Promenade du Portage, 3^e étage
Gatineau (Québec) J8X 2K4

T. 819.205.2053

CONTACT

PHILIPPE COUSINEAU MORIN

Coordonnateur – Affaires publiques
et communications

T. 514 394 1125 #202

philippe.cousineumorin@vivreenville.org