



## Des engagements pour des collectivités viables Mieux construire nos rues, nos quartiers et nos villes

### Propositions d'engagements aux partis politiques à l'occasion de la campagne électorale

Organisation d'intérêt public qui vise le **développement de milieux 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.

### Bâtir une vision durable de notre territoire

Agir en **aménagement du territoire et en urbanisme** devrait être la priorité pour le développement durable de tout le sud du Québec, à cause de ses effets structurants. C'est l'avenue qui permettra d'atteindre les cibles de réduction de pollution les plus ambitieuses à long terme, tout en renforçant la prospérité du Québec et en générant d'importants bénéfices collatéraux dont profitera l'ensemble de la société et de l'économie.

Dans ses travaux, Vivre en Ville a souligné plus de trente mesures réalistes et nécessaires dans ces deux domaines. Vivre en Ville encourage les acteurs politiques à construire une vision plus viable de nos collectivités en s'appuyant sur **3 actions structurantes et prioritaires**.

#### » **ENGAGEMENT N°1**

Adopter une Politique québécoise  
d'aménagement durable du territoire

#### » **ENGAGEMENT N°2**

Investir massivement dans les infrastructures  
pour doubler l'offre de transport collectif

#### » **ENGAGEMENT N°3**

Renforcer la protection et l'utilisation du territoire agricole

## ENGAGEMENT N°1

### Adopter une Politique québécoise d'aménagement durable du territoire

#### Engagement prioritaire :

Mettre en place une Politique québécoise d'aménagement durable du territoire intégrant les domaines de l'urbanisme, des transports, de l'agriculture, du développement économique, de l'habitation, de la santé et de l'environnement.

Malgré plusieurs bonnes intentions, le mode d'aménagement du territoire actuellement à l'œuvre dans la plupart des villes et villages du Québec contribue largement à l'étalement urbain et à la dépendance à l'automobile.

Le Québec a besoin d'un « désormais » en matière d'aménagement du territoire, et cela commence par une prise de conscience de l'ampleur des défis à surmonter et de la nécessité pour l'État de mettre en œuvre une politique intégrée et d'une coordination à l'échelle du territoire. Il est aberrant de constater que nous avons une politique nationale sur l'eau et une sur la gestion des matières résiduelles, mais pas une sur l'aménagement du territoire et l'urbanisme.

L'actuelle révision de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* pourra mettre à jour certaines pratiques dépassées, mais n'est que le premier jalon de l'intégration du développement durable dans la pratique de l'urbanisme.

#### Un État gardien de l'aménagement durable du territoire

Une Politique québécoise de l'aménagement durable du territoire devrait avoir comme objectif d'assurer la cohérence de l'ensemble des actions de l'État qui ont une influence sur l'aménagement du territoire. Guidée par une vision cohérente et la volonté ferme de modifier les pratiques, cette politique devra aller du cadre législatif aux pratiques gouvernementales, en passant par des choix budgétaires cohérents. Le territoire québécois, patrimoine inestimable, mérite le déploiement d'une politique d'envergure, intégrée et portée par un puissant leadership.

« Au lieu de dire aux Canadiens d'utiliser des ampoules à économie d'énergie dans leur maison de banlieue, nous devrions parler de comment une meilleure planification urbaine et la densification de nos villes peuvent réduire de façon significative notre impact sur l'environnement. »

*Sam Sullivan, alors maire de Vancouver, 2007  
(traduction libre)*

#### Mesures complémentaires :

- » Créer un poste d'« **Aménagiste en chef** » qui relèvera directement du premier ministre et sera responsable de veiller à la cohérence de l'ensemble des actions gouvernementales avec les orientations prises par l'État en matière d'aménagement du territoire.
- » Entamer une **réforme de la fiscalité** municipale dans le but de réduire la dépendance aux taxes foncières et sa principale conséquence : la compétition pour le développement immobilier entre les municipalités.

## ENGAGEMENT N°2

### Investir massivement dans les infrastructures pour doubler l'offre de transport collectif

#### Engagement prioritaire :

Rééquilibrer le Fonds des réseaux de transport terrestre à 70 % des sommes pour le réseau routier et 30 % pour les transports collectifs dans le prochain budget et dans la prochaine Politique québécoise du transport collectif.

Les réseaux de transport collectif souffrent d'un sous-investissement chronique depuis plusieurs décennies. Seulement dans la grande région de Montréal, les besoins sont de 23 milliards de dollars entre 2011 et 2020.

Si la Politique québécoise du transport collectif est venue soutenir l'augmentation de l'offre de service depuis 2006, les coûts d'immobilisations et d'exploitation pâtissent encore d'un cadre financier insuffisant. Les besoins sont colossaux, d'une part, pour maintenir les actifs des réseaux de transport collectif et d'autre part, pour développer davantage l'offre de service.

Actuellement, le principal fonds de financement des transports, le Fonds des réseaux de transport terrestre, finance à hauteur de 18 % les transports collectifs, contre 82 % pour le routier. Il sera déficitaire dans les prochaines années.



APEL Lac Saint-Charles

De bons systèmes de transport collectif sont pourtant nécessaires au bon fonctionnement de la société québécoise, au même titre que les routes, les infrastructures, le système de santé, le système éducatif, etc.

### Adopter un moratoire sur l'élargissement et le prolongement des autoroutes urbaines

Au cours des prochaines années, il ne sera pas possible de développer massivement à la fois les réseaux routiers et les réseaux de transport collectif. C'est une question de priorité et d'énergie politique, une question d'utilisation de l'espace et de mode d'occupation du territoire, une question de financement disponible.

Une dépense en transport en commun crée au Québec 2,8 fois plus d'emplois et 2,6 fois plus de valeur ajoutée que la même dépense en automobile

*Chambre de commerce du Montréal métropolitain, 2010*

Il faut choisir ; prendre le virage de la mobilité durable et atteindre les objectifs tel celui du PMAD de la région de Montréal, c'est prioriser le transport collectif.

#### Mesures complémentaires :

- » **À court terme, multiplier par 5 les revenus du Fonds Vert** qui servent notamment à financer la hausse de l'offre de service en transports collectifs
- » **Adopter la prochaine Politique québécoise du transport collectif** dans les 100 premiers jours de gouvernement

Priorités régionales :

- » **Montréal** : Assurer l'intégration d'un train léger sur le futur pont Champlain et prolonger les lignes de métro, la ligne bleue en priorité
- » **Québec** : Financer le réseau de tramway
- » **Gatineau** : Financer l'extension du Rapibus

## ENGAGEMENT N°3

### Renforcer la protection et l'utilisation du territoire agricole

#### Engagement prioritaire :

Réviser la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles pour mieux protéger les zones agricoles à la grandeur du Québec et, plus particulièrement, pour préserver intégralement celles-ci dans les régions de Québec et de Montréal.

Plus de 25 ans après son adoption, la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles a permis de structurer la coexistence territoriale de la ville et de l'agriculture. Cependant, on constate aujourd'hui qu'elle ne suffit plus à endiguer le dézonage agricole et l'utilisation parfois irrationnelle de l'espace par les villes en manque de territoires disponibles à l'urbanisation.

« Il faut réaliser l'ampleur du gaspillage que représente l'expansion du périmètre des villes, petites et grandes, vers la zone agricole. La revendication visant à établir sa propriété résidentielle dans les meilleures terres du Québec, sous prétexte qu'il n'y a plus de territoire à bâtir dans la municipalité, est une conception dépassée. »

*Commission sur l'avenir de l'agriculture et de l'agroalimentaire québécois, 2008*

Déjà, la création potentielle de ceintures vertes autour de Québec et Montréal facilitera la conservation des milieux naturels, mais ne suffira pas à freiner l'étalement urbain.

#### Pour des collectivités qui gèrent l'espace

Les collectivités québécoises, tant rurales qu'urbaines, peuvent et doivent être développées selon un aménagement rationnel du territoire et une gestion de l'urbanisation qui optimise l'utilisation de l'espace. Pourtant, le régime territorial et fiscal actuel stimule trop peu la création de la « ville sur la ville ».

D'autre part, la mise en valeur des terres agricoles, par la stimulation de la production et de la consommation de proximité, devrait réduire la spéculation et les terres en friches. L'espace périurbain a un rôle clé à jouer pour les terres agricoles : en protection et en valorisation.

#### Mesures complémentaires :

- » Favoriser le développement de l'**agriculture périurbaine et urbaine** destinée à l'approvisionnement des grands centres par l'entremise de circuits courts de mise en marché
- » Rendre **écoconditionnel le soutien de l'État** au développement : pas de soutien financier ou de travaux d'infrastructures pour les développements réalisés sur des terres agricoles, des milieux humides, de trop faible densité, etc.
- » **D'ajuster les orientations gouvernementales** en aménagement et de réviser les critères de conformité des plans et schémas afin d'intégrer la priorité à la protection du territoire agricole
- » **Revoir la fiscalité territoriale** afin de diminuer la spéculation qui se fait aux dépens du territoire agricole

## Conclusion

Vivre en Ville a publié en 2011, en collaboration avec Équiterre, le document « Changer de direction : Chantier Aménagement du territoire et transport ». Ce projet de politique détaillé et chiffré contient plus d'une trentaine de mesures concrètes inspirées des meilleures pratiques nord-américaines et européennes 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.

Disponible en ligne à l'adresse suivante : [www.vivreenville.org/publications/](http://www.vivreenville.org/publications/)

**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.

Nous proposons donc trois avenues pour des politiques publiques qui seraient souhaitables à court terme. Parce qu'il y a à tout à gagner, cela mérite des engagements pour des collectivités viables.



# Vivre en Ville

## Notre mission

Organisme national d'intérêt public, Vivre en Ville a pour mission l'amélioration de la qualité de l'environnement et des milieux de vie par l'application des principes du développement durable dans l'urbanisme, l'aménagement du territoire et le bâtiment.

## Contact

### QUÉBEC (SIÈGE SOCIAL)

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

### MONTRÉAL

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

### GATINEAU

177, Promenade du Portage, 3<sup>e</sup> étage  
Gatineau (Québec) J8X 2K4  
819 639-0427

### Philippe Cousineau Morin

Chargé de politique et de dossiers

514 394-1125 ext. : 202  
[philippe.cousineaumorin@vivreenville.org](mailto:philippe.cousineaumorin@vivreenville.org)

SUIVEZ-NOUS :

[vivreenville.org](http://vivreenville.org)

[twitter @vivreenville](https://twitter.com/vivreenville)