

Les 1^{res} Rencontres VRM

Café des sciences 1 : Qu'est-ce qu'une ville peut faire pour concilier croissance urbaine avec développement durable ?

29 octobre 2009

École d'architecture de l'Université Laval et Musée de la civilisation

Québec

Propos recueillis par Pierre Rondier

Florent Joerin a introduit ce café en s'interrogeant sur les liens complexes qui semblent prévaloir entre croissance urbaine et développement durable. Cette contradiction résulte-elle d'un fossé entre force politique et mesures entreprises pour développer durablement ? Résulte-elle de l'augmentation des coûts de l'énergie, des transports et des infrastructures en décalage avec l'absence d'une prise de conscience collective ? Marque-t-elle la contradiction entre les projets des promoteurs et les aspirations résidentielles des citoyens ?

Ce café se veut une occasion de mettre en relation les différentes expertises pour gérer la ville de façon durable.

Isabelle BOUCHER, Urbaniste et conseillère en recherche – Unité Ministérielle de Recherche et de Veille

Direction générale des politiques

Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire

Mise en contexte

Mme Boucher présente sa réflexion sous l'angle de la planification de l'occupation du territoire et plus particulièrement des infrastructures en place, qui représentent un coût important pour la collectivité (1,4 milliard de dollars pour la seule région de Montréal).

Selon Mme Boucher, une ville peut concilier croissance urbaine et développement durable en adoptant des stratégies de mobilité durable. Les modèles de croissance économique actuels se basent sur des enjeux de mobilité, comme celui de réduire le nombre et la longueur des déplacements. Les outils disponibles à partir de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme peuvent aider à arrimer des liens forts entre développement et mobilité, tant au niveau de la planification (ex : plan particulier d'urbanisme), de la réglementation (règlements de zonage, plan d'aménagement d'ensemble), que des incitatifs fiscaux et financiers ou encore des initiatives municipales.

Limites et occasions de dépassement

Les enjeux actuels de mobilité dépassent généralement l'échelle des quartiers, des arrondissements, voire des municipalités. C'est pourquoi les outils montrent certaines limites à tenir compte des besoins en mobilité à des échelles plus globales.

Josée DION, Urbaniste et conseillère principale

Centre de développement des collectivités, de la recherche et de la diffusion de l'information du Québec

Société canadienne d'hypothèques et de logement

Mise en contexte

La croissance urbaine actuelle se définit par deux dynamiques. D'une part, la proportion des mises en chantier est en baisse dans la majorité des régions métropolitaines de recensement. D'autre part, il existe une demande pour une certaine densité, illustrée par les projets incluant des duplex et des maisons en rangée.

Selon Mme Dion, une ville peut concilier croissance urbaine et développement durable en concevant l'habitation autrement. Pour atteindre une certaine efficacité énergétique, il est primordial de proposer des formes urbaines plus durables, comme celles inspirées du nouvel urbanisme. Cet enjeu conduit à des objectifs de densifier des espaces déjà construits, de diversifier l'offre résidentielle et, enfin, de mélanger davantage les fonctions d'occupation du sol. L'exemple des logements au-dessus de centres d'achats, ou sur des stationnements, constituent des exemples de formes urbaines renouvelées pouvant répondre à ces objectifs. Ces exemples démontrent également un souci de réduire l'impact des développements sur l'environnement et de prendre en considération à moyen terme l'importance des besoins de proximité pour une population vieillissante. Mme Dion recommande également de prendre en considération la gestion écologique des eaux de ruissellement dans les projets urbains, afin de diminuer les coûts d'entretien et de remplacement des infrastructures.

Limites et occasions de dépassement

Les principaux obstacles à la densification et à la requalification des quartiers sont d'ordre réglementaire, économique (ex : les logements en zones plus denses sont moins abordables), voire structurel, comme l'adaptabilité des infrastructures déjà en place aux nouvelles formes urbaines. Ces obstacles pourraient toutefois être dépassés en se dotant d'une vision plus large de l'occupation du territoire et de l'efficacité énergétique.

Claire POITRAS, Professeure-Chercheuse en études urbaines
Centre Urbanisation Culture Société
Institut National de Recherche Scientifique
Montréal

Mise en contexte

Depuis les années 1960, le succès de la croissance urbaine s'illustre d'une part par les bénéfices réalisés par les municipalités situées autour des villes, en termes de taxes foncières, d'emplois et de services créés. D'autre part, ce succès s'illustre par la volonté de conférer à ces espaces un caractère de refuges, comme en témoignent les « villes-banlieues ». Plus récemment, les fusions municipales et la faible croissance démographique ont conduit les décideurs à s'interroger sur la durabilité de ces formes urbaines hautement consommatrices d'espace. Comment appliquer les règles de densification dans des milieux de faible densité tout en tenant compte des aspirations résidentielles ?

Selon Mme Poitras, une ville peut concilier croissance urbaine et développement durable en tenant compte de la diversité des réalités urbaines québécoises.

Mme Poitras axe ses réflexions sur les dynamiques socioculturelles qui existent entre croissance de la population, croissance économique et construction résidentielle, qu'elle rassemble autour de l'enjeu de durabilité environnementale des territoires urbains. L'objectif qui ressort est d'adapter la planification à la diversité des formes urbaines actuelles.

Limites et occasions de dépassement

Cette planification est difficile à appliquer en raison des habitudes résidentielles des citoyens et de leur impact sur les décisions locales. Les principes de densification se butent particulièrement à l'échelle des zones périphériques. Finalement, Mme Poitras se demande quels seraient les acteurs qui devraient faire la promotion de nouvelles formes urbaines pour conduire à des changements d'habitudes.

Marie-Hélène VANDERSMISSEN

Professeur-Chercheuse en géographie
Centre de recherche en aménagement et développement

Mise en contexte

À l'heure actuelle, 70 % des ménages de la communauté urbaine de Québec demeurent dans des zones de nouvelle banlieue. Les résidents de ces milieux peu denses sont généralement très dépendants de leur véhicule personnel pour se déplacer.

Selon Mme Vandersmissen, une ville peut concilier croissance urbaine et développement durable en comprenant les liens entre motorisation et périurbanisation. En dépit d'un ralentissement de la motorisation des ménages, 48 % des ménages résidant dans les nouvelles banlieues, en périphérie ou en milieu rural possèdent au moins deux automobiles. Il existe en fait deux villes dans la communauté urbaine : celle du Métrobus (à proximité des lignes de transport en commun à haute fréquence) et celle des autoroutes.

Limites et occasions de dépassement

Malgré les liens forts entre motorisation et périurbanisation, les aménagements « durables » ne sont pas impossibles en banlieue, comme en témoigne la réduction de la part des déplacements effectués en automobile pour deux zones témoins situées en banlieue (entre 2001 et 2006). Par ailleurs, les changements de comportements individuels sont également possibles, comme illustre le recours important à des modes actifs par les usagers de services d'auto-partage en banlieue.

Débat

Lors du débat, Carla Serfaty-Verzon exprime l'opinion que l'engagement communautaire des citoyens a un impact positif important sur la volonté politique. Toutefois, elle se demande si la population est prête à prendre ce tournant, car le discours qui prévaut autour de ces enjeux demeure peu intelligible et plutôt scientifique.

Louis Campagnol soutient le point de vue de Mme Serfaty-Verzon en encourageant les décideurs à montrer l'exemple et à développer des stratégies pour convaincre la population de changer.

Jason Prince ajoute que les changements doivent également venir des leaders qui ont une connaissance profonde de la problématique afin de pouvoir influencer les habitudes quotidiennes.

Fabienne Mathieu précise que la réflexion sur le développement durable est très complexe et renvoie à une grande diversité de thèmes à la fois, ce qui constitue un défi si on veut se doter d'une vision globale.

Gérald Doré ajoute que la mobilité durable est un sujet sensible dans la région de Québec, où les acteurs entretiennent souvent des clivages stériles entre ville et banlieue.

Un intervenant de la communauté métropolitaine de Québec précise alors que la conception de l'espace urbain doit être vue et gérée plus globalement.

Pierre Gauthier rappelle qu'aucune ville n'est née dense. Les villes ont d'abord crû horizontalement, puis ensuite verticalement. Le débat actuel renvoie à cette seconde étape de croissance urbaine.

Laurence Bherer compare le développement durable à un « gadget » consensuel, mais significatif de conflits latents. Elle insiste sur le fait que la transformation de pratiques banales peut avoir une incidence importante sur le reste du système.

David Duval insiste sur le décalage entre les enjeux de mobilité durable et de développement orienté vers les déplacements alternatifs à l'automobile, et les outils qui favorisent paradoxalement l'extension des zones à urbaniser.

Nik Luka ajoute que ce décalage se situe aussi à une échelle plus individuelle, où la forte demande pour des formes urbaines plus denses est régulièrement bafouée par des projets de développement monofonctionnels.

Une intervenante du comité d'handicapés suggère que le changement vient peut-être des zones centrales, où la mise en place de zones piétonnes a participé à changer la perception et les habitudes.

Mme Serfaty-Verzon remarque toutefois que ces changements se sont produits sur de longues périodes et ont connu la résistance de certains acteurs, comme les commerçants.

Marie-Soleil Cloutier ajoute que la piétonisation de certaines zones urbaines conduit à un processus de réappropriation et répond à une demande résidentielle. Toutefois, l'offre qui permet d'y répondre est généralement inabordable pour un grand nombre de ménages intéressés.

Carole Després recommande d'informer les citoyens et les élus sur les coûts véritables de l'étalement urbain, et notamment sur l'augmentation des coûts collectifs. Des formes plus denses et moins coûteuses convaincraient de leur durabilité et des gains tangibles qu'elles procurent à la collectivité.

Finalement, Réjean Lemoine constate qu'un enjeu majeur est de concrétiser ainsi que de conceptualiser les impacts de la croissance urbaine.

***Propos recueillis et mis en forme par Pierre Rondier
15 décembre 2009***