

Collectivités viables

Le bulletin d'information de Vivre en Ville

Volume 3, numéro 2, Novembre 2004

Sommaire

☼ Mot du directeur général	2
☼ Dépôt du rapport du BAPE sur le prolongement de l'axe du Vallon	3, 4
☼ Le pétrole et les changements climatiques	5, 6
☼ Campagne de sensibilisation sur l'herbicyclage	6
☼ Deux nouveaux volets inclus au programme d'efficacité énergétique pour les ménages à revenu modeste	7
☼ Conclusion du contrat avec le Comité des citoyens et des citoyennes du quartier Saint-Sauveur	8, 9
☼ Vivre en Ville s'implique	11



VIVRE EN VILLE

REGROUPEMENT QUÉBÉCOIS
POUR LE DÉVELOPPEMENT URBAIN
RURAL ET VILLAGEOIS VIABLE



*Journée sans voiture,
Rue saint-Jean à Québec, 22 septembre 2004*

Une trousse de précaution

Cet automne, la lecture des journaux inspire la crainte; guerres, épuisement des ressources, catastrophes naturelles et hausse du coût de la vie pourraient nous toucher de plus près dans les prochaines années. La planète carbure au mot « pétrole », et les conséquences en sont toujours omniprésentes. Une des manières les plus efficaces d'éviter les fléaux de ce siècle est de réduire notre dépendance aux ressources naturelles non renouvelables. Dans cette édition du Bulletin, on reviendra sur le prolongement de l'autoroute du Vallon à Québec, qui contredit les efforts visant à réduire notre dépendance à l'automobile et au carburant fossile nécessaire à sa survie. Dans ce dossier, on pourra faire toutes les campagnes promotionnelles ou aller jusqu'à investir dans de nouveaux circuits d'autobus pour inciter les gens à prendre le transport en commun, malheureusement, le signal est lancé et le message, sans même imprimer de dépliants, est assez clair: ville et gouvernement vous invitent cordialement à faire le choix de la voiture sur une toute nouvelle autoroute, neuve, fluide et rapide, qui vous mènera au centre-ville en moins de deux !

Dans cette édition, vous pourrez aussi lire un article qui examine le lien possible entre le pétrole et les catastrophes naturelles dans une perspective de contrôle du réchauffement de la planète.

Ce numéro marque également le lancement officiel de la *Trousse d'actions Vers des collectivités viables*®, produite par Vivre en Ville. Cet outil exceptionnel est l'occasion rêvée pour mettre en œuvre le développement durable à l'échelle des régions, des villes, des villages, des quartiers et des collectivités du Québec. Il propose des démarches qui peuvent s'adapter au contexte de chaque collectivité et dont les retombées économiques, sociales et environnementales sont bien plus rapidement qu'on ne pourrait le croire.

Le lancement officiel de la *Trousse d'actions* est également un moment important, puisqu'après plus de quatre années de recherches, nous pouvons enfin offrir le fruit de ce travail et annoncer que nous serons en mesure d'assister les communautés dans leurs projets s'inspirant de collectivités viables. C'est aussi sur la voie de la pérennité financière que Vivre en Ville s'oriente avec la diffusion de cet outil unique. Vivre en Ville amorce ainsi un gros travail de diffusion, d'éducation et de mise en œuvre du développement viable des collectivités québécoises. C'est à cette étape qu'on doit répondre efficacement et de manière convaincante à la question suivante: pourquoi faudrait-il rendre nos collectivités plus viables au Québec? Ce que nous enseigne le 15^e principe de la Déclaration de Rio (juin 1992): c'est « *qu'en cas de risque de dommages graves ou irréversibles, l'absence de certitude scientifique absolue ne doit pas servir de*

prétexte pour remettre à plus tard l'adoption de mesures effectives visant à prévenir la dégradation de l'environnement. ». Ce principe, nommé « principe de précaution », consiste surtout à éviter les erreurs coûteuses en santé humaine, en qualité de vie et en justice sociale.

Nous vous présentons aussi, dans ce numéro, certaines de nos observations donnant suite au projet-pilote de soutien aux initiatives citoyennes et sur les bénéfiques qui sont associés à une éducation populaire précoce au développement durable. Enfin, Vivre en Ville a été retenu, comme mandataire des services en efficacité énergétique pour les ménages à revenus modestes dans la région de Québec, par l'Agence de l'efficacité énergétique. De tels services, liés aux programmes *Vélo-Ville* et *le Vélo, ça me travaille!*, prouvent bien qu'au delà de la vulgarisation de la théorie, Vivre en Ville favorise la mise en œuvre du développement durable dans l'action par des activités de démonstration qui cadrent avec le contenu de la *Trousse d'actions Vers des Collectivités viables*®.

Bonne lecture du Bulletin et, surtout, procurez-vous la Trousse d'actions qui, outre ses aspects théoriques, vise à éviter les problèmes à l'échelle globale par l'action locale, car c'est par sa grande teneur en exemples concrets, propices à l'application et adaptés au contexte québécois que la Trousse saura préserver et valoriser nos collectivités et la qualité de nos milieux de vie.



Jérôme Vaillancourt

Jérôme Vaillancourt
directeur général, VIVRE EN VILLE

Votre facture d'énergie est élevée ?
Votre logement est froid ?

Un service gratuit est à votre portée !

Nouveautés !



Pour informations:
Vivre en Ville
418.523.5595

DÉPÔT DU RAPPORT DU BAPE SUR LE PROLONGEMENT DE L'AXE DU VALLON

Ni pour, ni contre, bien au contraire...

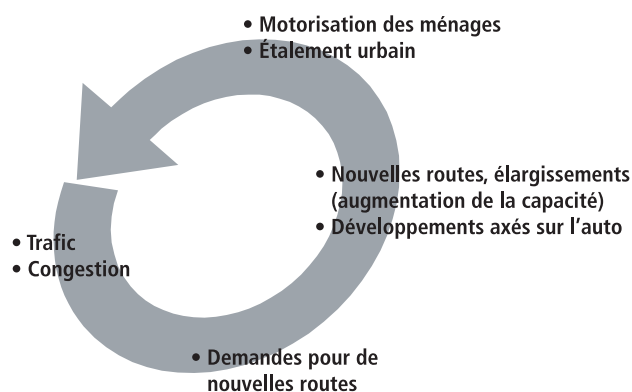
Pour plusieurs, cette boutade paraît bien résumer le rapport de la commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) à propos du prolongement de l'axe du Vallon, rendu public par le ministre de l'Environnement, monsieur Thomas J. Mulcair, le 2 septembre dernier. Des conclusions nuancées selon certains, une victoire pour les uns, une défaite pour les autres: la commission du BAPE ne semble pas statuer clairement si les promoteurs, c'est-à-dire le ministère des Transports du Québec (MTQ) et la Ville de Québec (VQ), peuvent aller de l'avant ou non avec ce projet.

Mais, après une lecture approfondie du rapport, nous pensons que les promoteurs sont bien loin de rassembler les conditions pour rendre le prolongement de l'autoroute du Vallon acceptable, du moins au sens où la commission l'entend.

Comme le mentionne le président de la commission, monsieur Joseph Zayed, dans la lettre introduisant le rapport, «[...] la commission est d'avis que le projet de prolongement de l'axe du Vallon atteindrait pleinement les objectifs du promoteur, s'inscrirait dans les *Orientations gouvernementales en matière d'aménagement pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec* et serait acceptable **dans la mesure où il est accompagné de moyens concrets et efficaces pour réduire l'utilisation de l'automobile, en assurant notamment un service de transports en commun concurrentiel** dans le secteur Lebourgneuf. À défaut de quoi, tout effort visant l'amélioration de la fluidité de la circulation perpétuerait un modèle de développement urbain qui accentue la dépendance à l'automobile et dont les avantages se limiteraient au court terme.» Nous nous pencherons un peu plus loin sur cette condition.

Donc, toujours selon la commission, «[...] le projet atteint les objectifs des promoteurs [...]». Mais quels sont-ils? «Les objectifs généraux sont [1] d'accroître l'efficacité du réseau routier régional et local, [2] de consolider le réseau existant et de gérer le nouveau corridor routier, [3] de consolider la trame urbaine et le développement urbain du secteur Lebourgneuf ainsi que [4] de respecter l'environnement et les principes de développement durable.» (Rapport BAPE, p. 2)

Pour nous, l'atteinte des trois premiers objectifs risque grandement de nuire au quatrième, pour ne pas dire de complètement l'annihiler (c'est ici que les mathématiques et l'aménagement du territoire se rejoignent...): plus d'efficacité et de fluidité (surtout sur le réseau régional) + développement axé sur l'auto = plus d'étalement = plus de



voitures = plus de congestion (et plus de pollution)... et de nouvelles demandes pour augmenter la fluidité (nouvelles routes, élargissement)! Le projet tel que présenté par les promoteurs va simplement renforcer ce cercle vicieux.

De même, l'analyse des temps de parcours effectuée par le BAPE démontre que le prolongement de l'autoroute du Vallon risque de ne rien changer à la situation actuelle: «[...] [le] peu d'amélioration du temps de parcours découlant du projet suggère que, en dépit des pronostics de baisse de débit sur le boulevard Saint-Jacques, des problèmes de congestion pourraient y persister aux heures de pointe. Qui plus est, avec une congestion récurrente sur les artères du secteur et sans l'instauration de mesures adéquates d'apaisement de la circulation, les débordements dans les rues résidentielles pourraient également perdurer.» (Rapport du BAPE, p. 56).

Un projet qui « serait acceptable » si...

Suivant la lecture du rapport, trois conditions doivent être remplies pour rendre le prolongement acceptable:

- 1- un meilleur financement du transport en commun, particulièrement de la part du gouvernement provincial, promoteur dans le projet;
- 2- une amélioration de l'offre en transports collectifs et alternatifs (autobus, covoiturage, marche, vélo, autopartage, etc.) et de toutes les mesures favorisant leur utilisation, autant les infrastructures que la sensibilisation;
- 3- la sauvegarde, par des mesures concrètes, des parcs de l'Escarpement et de la rivière du Berger (mesures d'atténuation, agrandissement des espaces prévus à l'origine par les promoteurs) et par des actions plus « théoriques » (encadrements législatifs visant la conservation et la protection).

Nous allons nous attarder plus spécifiquement aux deux premiers éléments. Comme nous allons le constater, ces conditions sont loin d'être remplies.

Le financement et le développement du transport en commun, conditions essentielles

Depuis 1992, le gouvernement québécois s'est retiré du financement du transport en commun, faisant passer sa contribution d'environ 36 % à seulement 8 %. Le financement précède en quelque sorte une amélioration de l'offre en transport en commun, condition d'acceptabilité du prolongement.

Comme le mentionne la commission, «[...] les interventions structurantes proposées par le [RTC] sont des éléments de solution essentiels pour accroître la part modale du transport collectif à Québec. Toutefois, sans une augmentation tangible du financement, cet organisme ne sera pas en mesure de répondre aux attentes qui lui ont été signifiées à cette fin. La commission est également d'avis qu'à elles seules, ces interventions seraient insuffisantes pour entraîner un transfert modal important si elles ne sont pas accompagnées des mesures d'aménagement du territoire conséquentes favorisant le transport collectif». (Rapport du BAPE, p. 60)

Nous ajoutons à cela des choix d'aménagement favorisant les transports collectifs et alternatifs et l'augmentation du financement par la VQ. Elle ne doit pas se ranger derrière le sous-financement actuel et une supposée incapacité de continuer à payer pour ne rien faire. Elle a le pouvoir, par ses interventions sur le milieu (aménagement des zones d'arrêt, heures de fonction des voies réservées et respect de celles-ci, feux prioritaires), de ralentir la tendance à la motorisation et de favoriser l'utilisation de la marche, du vélo, du bus, du covoiturage et de l'autopartage.

Très peu de gestes concrets

À cause du sous-financement du transport en commun, la deuxième phase du plan de relance de la STCUQ (maintenant le RTC), dont la mise en œuvre était prévue pour 1995 et qui s'étendait sur 3 ans, n'a donc jamais eu lieu. Et on attend toujours de nouveaux métrobus et les mesures en transport collectif prévues dans le *Plan de transport de l'agglomération de Québec*: le projet Interrives, de nouvelles voies réservées, une politique régionale de stationnement, des mesures de gestion de la demande comme des programmes-employeurs, etc.

L'étude sur l'implantation d'un nouveau tramway a été le seul geste posé en matière de transport collectif dans ce Plan. Ce n'est pas avec des études que le MTQ améliorera concrètement le transport en commun à Québec et atteindra l'objectif qu'il s'est fixé, à savoir, à l'instar de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) et de la VQ dans leur planification stratégique respective, la consolidation et l'amélioration du transport en commun, objectif soutenu dans le Plan par une meilleure gestion de la demande en transports comme premier axe d'intervention. Pour ce faire, il faut financer adéquatement les sociétés de transports et mettre en place des infrastructures et des programmes favorisant l'utilisation des modes de transport alternatifs à l'auto-solo. C'est là la deuxième condition au prolongement.

C'est pourquoi les promoteurs ne doivent pas attendre qu'il y ait une demande dans le secteur Lebourgneuf pour agir et mettre en place des infrastructures, des programmes, des lois et des règlements (et pour bien financer le tout!) qui favoriseront les transports collectifs et alternatifs et permettront au RTC d'offrir un « service concurrentiel », non seulement dans le quartier Lebourgneuf, mais dans toute la région de Québec. L'argent est là, c'est une question de choix : augmenter la capacité routière et la fluidité par de nouvelles routes ou des élargissements (le MTQ aura dépensé en 2004-2005 près de 30 M\$ pour le développement de nouvelles infrastructures routières dans la région de la Capitale nationale et 170 M\$ à l'échelle du Québec), ou financer adéquatement les transports collectifs et alternatifs.

De toute façon, présentement, le service de transports en commun ne suffit pas à la demande dans la très grande majorité des secteurs de la VQ, surtout aux heures de pointe. Dans le cadre du présent projet, il faut offrir un service d'une excellente qualité et mettre en place des mesures à l'échelle métropolitaine qui viendront renforcer l'amélioration des services (nouvelles voies réservées et stationnements incitatifs, titres de transport remboursables, fin du stationnement subventionné, desserte locale plus efficace, etc.). Autrement dit, **l'offre doit précéder la demande**, un peu comme on l'a fait avec les autoroutes depuis les 50 dernières années à Québec, et presque partout dans le monde.

Mais, une fois ces deux conditions remplies, c'est-à-dire un meilleur financement et une amélioration de l'offre et le développement du réseau de transports collectifs et alternatifs, le prolongement de l'autoroute du Vallon sera-t-il nécessaire ?

Une révision du projet s'impose

Le transport en commun n'a jamais été étudié comme solution dans l'étude d'impact. Puisque que la commission du BAPE en a fait une condition, nous pensons que le projet doit être revu et qu'une nouvelle étude d'impact doit être faite.

Si le gouvernement va de l'avant avec le projet, nous pensons qu'il faut revoir la configuration de l'axe proposée : quelque chose de plus « humble » (suggestion : quatre voies de large, dont deux réservées au transport en commun, sans terre-plein) ferait sûrement l'affaire des résidents et ne nuirait pas aux efforts visant à améliorer le transport en commun dans le secteur, comme ce serait le cas avec la forme proposée pour le prolongement. Les promoteurs doivent réduire la capacité (enlever des voies, réduire la largeur et la vitesse) pour en faire une artère locale et non une artère de transition où les autos ne feront que passer à vive allure. Aussi, ils doivent conserver le maximum d'espaces verts, sans oublier de les lier et de les protéger adéquatement, et donner moins d'espace au développement résidentiel et commercial de basse densité.

Les développements résidentiels doivent faire l'objet d'une attention particulière, car on risque de recopier la banlieue actuelle. Comme le mentionne la commission, « [...] le développement urbain prévu et présentement en voie de réalisation dans le secteur Lebourgneuf diffère peu du modèle qui a prévalu jusqu'à présent dans ce secteur. À plusieurs points de vue, il s'écarte d'un aménagement centré sur le transport collectif. La géométrie des rues, la distance entre les feux de circulation, la faible mixité des usages et la faible densité du milieu résidentiel demeurent, dans l'ensemble, plus propices à de forts taux de motorisation et d'utilisation de l'automobile qu'au développement du transport collectif ». (Rapport du BAPE, p.61)

Des normes de construction devraient être élaborées pour le secteur. Les normes municipales devraient également pouvoir s'ajuster en fonction de la création d'un milieu de vie moins centré sur l'automobile (largeur des rues, façade, nombre d'espaces de stationnements, etc.). Bref, il faut pondre un nouveau projet de transport et de développement urbain qui puisse aider vraiment le transport en commun.

Pour accepter l'inacceptable...

Autrement dit, sans un meilleur financement des transports collectifs et alternatifs, pas d'amélioration de l'offre; sans amélioration de l'offre, pas de prolongement, ou du moins, prolongement non acceptable pour le BAPE.

Seule une amélioration substantielle de l'offre en transports collectifs et alternatifs peut briser le cercle vicieux de notre dépendance à l'automobile. La commission du BAPE l'a bien compris. C'est pour cela qu'elle a fixé des conditions quant à l'acceptabilité du projet. À la suite des recommandations du BAPE, une nouvelle étude d'impact avec l'analyse sérieuse de la solution « Amélioration de l'offre en transports collectifs et alternatifs » ainsi qu'une révision complète du projet à la lumière de cette condition s'imposent donc.

Nous attendons donc patiemment, dans les prochains mois, le financement et les mesures favorisant les transports alternatifs à l'auto-solo dans la région de Québec, question de faire accepter ce que nous trouvons quand même inacceptable dans sa configuration actuelle...

Pascal Laliberté

Chargé de projets, accessibilité, mobilité et transports viables
Vivre en Ville

Le débat sur les réserves en combustibles fossiles, aussi complexe soit-il, est voué à une fin assez simple : la constatation de l'épuisement des stocks. Le questionnement sur l'échéancier de 40, 60 ou même 100 ans est futile. La situation est seulement analysée à l'échelle humaine, en centaines ou en milliers d'années. La Terre est âgée de 4,6 milliards d'années; la formation des gisements pétroliers est un processus qui nécessite quelques millions d'années, et ce, dans des contextes géologiques particuliers. Il va sans dire que depuis que l'humain a globalisé l'exploitation des ressources naturelles, particulièrement les ressources non renouvelables, sa pression sur les écosystèmes est toujours plus forte. Si on utilise un cycle de 12 heures comme référence, en considérant que la planète s'est formée à minuit et qu'il est maintenant midi, l'humain (qui est apparu il y a environ un million d'années) arrive vers 11h58. De ce mince deux minutes, l'utilisation des combustibles fossiles en grande quantité date d'environ 200 ans, soit un centième de seconde dans le cycle.

La planète s'est adaptée depuis toujours aux contraintes, qu'il s'agisse d'éruptions volcaniques intenses ou encore de météorites percutant sa surface. Par contre, ce sont les êtres vivants de tous les règnes qui sont durement éprouvés par ce genre de cataclysmes. L'équilibre des conditions de vie étant perturbé, plusieurs espèces disparaissent, alors que ceux qui restent doivent évoluer tranquillement au fil des générations. Ce sont justement plusieurs milliers de générations d'organismes marins qui se sont accumulées dans les océans pour finalement former des couches géologiques contenant des hydrocarbures. Ce processus de longue durée a permis à la planète d'accumuler une grande quantité de carbone, principalement lié à des atomes d'hydrogène, sous forme de chaîne. Du concentré d'énergie !

La perspective de la lutte aux changements climatiques

Depuis la période préindustrielle, nous avons utilisé des énergies fossiles pour développer les sociétés à l'aide de machines qui convertissent l'énergie emmagasinée dans les combustibles en un travail quelconque. Chaque machine est conçue pour accomplir un travail précis. L'invention du moteur à explosion a, quant à elle, permis de révolutionner les systèmes de transport. Le village global a vite connu ses frontières physiques avec le trio bateaux cargo/avions/véhicules automobiles. L'utilisation de ces modes de transport, sans compter les industries, rejette dans l'atmosphère tout le carbone qui était au départ enfoui dans la croûte terrestre. En fait, il ne s'agit ici que d'un échange entre différents milieux. Le cycle du carbone est un phénomène qui s'exécute à l'aide de plusieurs intervenants : l'atmosphère, la biosphère, la lithosphère et l'hydrosphère. Les échanges de carbone entre l'air, l'eau et le vivant sont continuels et rapides.

Les échanges impliquant la lithosphère sont habituellement beaucoup plus lents. La combustion de plusieurs millions de barils de pétrole chaque jour rejette des millions de tonnes de carbone dans l'atmosphère sous forme de CO₂. L'équilibre habituel des échanges entre la lithosphère et l'atmosphère est sans aucun doute fortement affecté; chaque jour, on rejette dans l'atmosphère ce qui a pris des milliers d'années à accumuler dans la lithosphère. Que la température hausse de quelques degrés d'ici quelques décennies n'empêchera pas la Terre de poursuivre son périple qui durera jusqu'à la fin de la vie de notre Soleil, soit environ cinq milliards d'années. Pour elle, ce n'est qu'un obstacle de parcours, un léger soubresaut.



Des actuaire favorables à la lutte aux changements climatiques

Pour se développer en accord avec les principes du développement durable, une société tente de créer un équilibre relatif dans la gestion du social, du politique, de l'économie et de l'écosystème pour assurer des conditions de vie adéquates aux générations futures. La société occidentale d'aujourd'hui est le résultat d'un développement qui s'est fait en se basant sur des notions de ressources infinies. Principalement en ce qui a trait aux ressources énergétiques, l'explosion de l'exploitation des ressources a été permise grâce à l'avènement de la révolution industrielle. En substituant de plus en plus la machine au travail manuel, les usines manufacturières augmentent leur production de manière exponentielle. Ce processus a commencé au 18^e siècle et se poursuit toujours aujourd'hui, mais cette automatisation de la production favorise-t-elle toujours le développement des collectivités ? Si on produit plus, on doit et l'on veut vendre plus, et ce, en utilisant de plus en plus d'énergie pour distribuer toujours plus loin les marchandises. Jusqu'à maintenant, le Québec ne possède pas de réserves en combustibles fossiles de grande importance. Le marché local n'est pas suffisant, exportons donc ! Ce va-et-vient incessant de biens pas toujours essentiels nécessite une grande quantité d'énergie.

La population et le gouvernement québécois ont eu la chance de baser le développement énergétique de leur province sur une énergie relativement propre : l'hydro-électricité. En plus de sa mission principale de desservir (en théorie) tous les citoyens, la société d'état Hydro-Québec tente de dégager des profits qui sont ensuite récupérés dans le budget de la province. Cette nationalisation a permis aux Québécois de profiter d'une énergie relativement propre à un prix raisonnable. Toutefois, les Québécois, tout comme les Canadiens, sont très énergivores (en kWh et en litres d'essence). Cette utilisation accrue de l'énergie n'est pas sans conséquence. Dépendamment de la source d'énergie et de son mode de production, les impacts environnementaux sont variés; dans le cas de l'hydro-électricité, ce sont principalement des impacts directs tels que la construction de barrage et l'inondation de territoires; la fabrication d'électricité, quant à elle, est presque sans impact; toutefois, dans le contexte énergétique mondial d'aujourd'hui, ce sont les combustibles fossiles, et principalement le pétrole, qui sont utilisés. L'exploitation de gisements pétroliers constitue la manne pour un pays ou une province.

Le contre-exemple de l'Alberta

Au Canada, l'Alberta profite largement de ses ressources pétrolières et son gouvernement vient tout juste de déclarer que la dette provinciale était effacée. Il y a longtemps que les sables bitumineux y ont été

CAMPAGNE DE SENSIBILISATION SUR L'HERBICYCLAGE 2003-2004

découverts, mais la technologie permettant d'extraire les hydrocarbures mélangés au sable fut mise au point seulement dans les années 1990. Néanmoins, l'exploitation de ce type de pétrole a des conséquences environnementales lourdes : dans les puits conventionnels, le pétrole jaillit dès qu'on atteint la nappe, la pression exercée par le poids des roches fait sortir l'or noir de sa cachette; les sables bitumineux, quant à eux, sont manipulés plusieurs fois afin d'extraire le liquide tant convoité, chaque baril de pétrole produit nécessite trois barils d'eau (National Geographic, juin 2004, p. 105), les sables sont extraits du sol à l'aide de pelle mécanique géante et sont transportés dans des camions ayant une capacité de 400 tonnes et les molécules de goudron doivent ensuite être chauffées à 900°F pour former un pétrole liquide. Ce processus laborieux permet maintenant aux grandes pétrolières de dégager des profits d'environ 10\$ le baril; pour eux le jeu en vaut largement la chandelle. En analysant les coûts cachés du pétrole, on réalise qu'en plus de la contribution à la pollution atmosphérique ainsi qu'à l'effet de serre lorsqu'on les brûle, les sables bitumineux de l'Alberta ont des impacts considérables sur l'environnement à tous les niveaux. En basant sa politique énergétique sur le pétrole, l'Alberta s'éloigne des politiques de développement durable.

Conclusion

La communauté scientifique est unanime à propos du réchauffement de la planète. Toutefois, certains doutent encore que les combustibles fossiles en soient la principale cause. Il est évident que, puisque l'économie mondiale est fortement dépendante de ces ressources, le politique préfère le statu quo. L'administration du gouvernement des États-Unis, lesquels sont responsables du quart de toutes les émissions de la planète, est généralement indifférente à ce problème. Toutefois, certains Étatsuniens vont peut-être réfléchir aux problèmes causés par les gaz à effet de serre si l'on prouve qu'il existe un lien entre l'augmentation en énergie des ouragans, qui ont frappé dernièrement les Antilles et les côtes américaines, et les changements climatiques. À suivre...

Louis Martin Guénette
Vivre en Ville

En conformité avec les objectifs du projet de Plan de gestion des matières résiduelles (PGMR) de 1998-2008 et à la lumière des résultats obtenus lors des précédentes initiatives appliquées par les municipalités, Vivre en Ville effectue, en collaboration avec la Ville de Québec, une campagne de sensibilisation pour réduire la quantité de gazon coupé collectée et pour en assurer une saine gestion domestique. Le projet vise la sensibilisation directe et indirecte de 180 000 ménages, répartie sur deux étés entre mai et octobre, soit 30 semaines d'intervention.

Pour l'été 2004, la campagne de sensibilisation cible principalement les quartiers résidentiels présentant une forte proportion de terrains gazonnés (arrondissements 2, 3, 4, 5, 7 et 8), et vise à convaincre les résidents à laisser le gazon coupé sur la pelouse lors de la tonte. Cette pratique permet d'économiser au moins 30% d'engrais pour la pelouse, diminue les risques de maladies du gazon, protège le sol de la sécheresse, nourrit les organismes bénéfiques pour le sol, réduit le volume de déchets destiné à la collecte municipale et, finalement, permet d'épargner temps et argent.

Afin de faire connaître cette pratique, deux intervenantes spécialisées en gestion écologique des habitations, mesdames Diane Hardy et Nancy Tremblay, ont parcouru les rues des différents arrondissements ciblés. Par le porte-à-porte, l'équipe volante de Vivre en Ville a conseillé gratuitement les résidents et propriétaires de terrain à l'importance de pratiquer l'herbicyclage. Un bref questionnaire fut complété par près de 3000 résidents, afin que l'on puisse connaître leurs habitudes et ainsi offrir un service de conseils personnalisés. Plus de 10000 dépliants furent déposés dans les boîtes aux lettres, et des affiches ont été installées dans les commerces de proximité. De plus, des démarches de sensibilisation ont été faites auprès des intervenants en horticulture implantés dans la ville de Québec ainsi qu'auprès de leur clientèle.

L'herbicyclage est un comportement responsable qui doit être adopté dès maintenant. Voici quelques conseils importants à retenir :

- attendre que le gazon ait une hauteur de 6 cm à 8 cm avant de le tondre ;
- tondre régulièrement ;
- aérer le sol au besoin ;
- aiguiser régulièrement les lames de la tondeuse et privilégier l'achat d'une tondeuse déchiqueteuse ;
- privilégier un arrosage en profondeur une fois par semaine ;
- cesser de tondre durant les canicules ;
- laisser les petites coupures de gazon sur la pelouse, car elles fournissent un apport nutritionnel important au sol ;

- après les avoir laissées sécher sur votre terrain, composter les longues coupures de gazon permet de les utiliser comme engrais dans le jardin, dans les plates-bandes et au pied des arbres ;
- ne pas mélanger les résidus de gazon avec les ordures ménagères (composées à 85 % d'eau, les coupures de gazon ont une très faible valeur calorifique et nuisent à la combustion des déchets brûlés à l'incinérateur).

Vivre en Ville s'engage à poursuivre cette campagne de sensibilisation, car la pratique de l'herbicyclage est un excellent moyen de maintenir une pelouse saine de façon écologique en sauvant du temps et de l'argent. Réduisons à la source, c'est notre devoir !



Sonia Garneau
Vivre en Ville

DEUX NOUVEAUX VOLETS INCLUS AU PROGRAMME D'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE POUR LES MÉNAGES À REVENUS MODESTES

Pour une cinquième année consécutive, Vivre en Ville offre un service d'efficacité énergétique résidentiel, entièrement gratuit, s'adressant aux résidents de la Capitale-Nationale.

Le programme d'efficacité énergétique destiné aux ménages à budget modique fait partie des six programmes et services initiés par l'Agence d'efficacité énergétique du Québec pour sensibiliser et encourager les particuliers, les industries et les municipalités à optimiser leur consommation énergétique.

Entièrement financé par l'Agence de l'efficacité énergétique, Hydro-Québec et Gaz Métropolitain, le programme d'efficacité énergétique pour les ménages à revenus modiques est le seul service gratuit accessible aux personnes à faibles revenus. Pour permettre d'atteindre encore plus de ménages, le programme est maintenant disponible dans quinze régions du Québec, et Vivre en Ville livre le service pour toute la grande région de la Capitale-Nationale, incluant Portneuf, la Côte-de-Beaupré et Charlevoix.

Pour la saison 2004-2005, deux nouveaux volets s'ajoutent au programme de visites à domicile; le premier concerne la pose de thermostats électroniques, et le second offre des rénovations plus importantes. Ces deux volets ne peuvent être réalisés qu'à la suite de la visite effectuée par un conseiller et un technicien en efficacité énergétique (volet 1). Si les critères permettant d'avoir droit au volet 2 ou 3 sont atteints, ces deux intervenants entament les démarches permettant de faire profiter le ménage d'interventions beaucoup plus poussées et efficaces.

Installations de thermostats électroniques

Les personnes dont la résidence est entièrement chauffée à l'électricité et dont le système de chauffage contient un minimum de trois thermostats muraux sont admissibles à l'installation de thermostats électroniques par un électricien accrédité. Si le logement est en location, le consentement du propriétaire est nécessaire. L'installation de thermostats électroniques permet aux ménages de mieux contrôler la température de la pièce et d'économiser ainsi jusqu'à 10% de leur facture d'énergie. Le thermostat électronique permet également de visualiser, en temps réel, la température dans une pièce avec beaucoup plus de précision, à 0,1°C ou 0,2°C près plutôt qu'à 2°C à 4°C pour les vieux modèles. La quantité d'énergie utilisée par la plinthe électrique est aussi régulée par le thermostat, aucun surchauffage n'est donc possible dorénavant. L'installation des thermostats est entièrement financée par Hydro-Québec.

Aide à la rénovation énergétique

Pour sa première année d'existence, ce nouveau volet se résume à un projet pilote de 125 rénovations à travers la province, dont 100 unités unifamiliales et 25 duplex/triplex. Les critères d'admissibilité sont plus rigoureux que pour le volet 2. Premièrement, le système de chauffage du logement ou du bâtiment doit être entièrement électrique. Deuxièmement, comme suite au consentement du propriétaire, le client doit recevoir une inspection énergétique ÉnerGuide, laquelle donne une « cote de rendement » au bâtiment grâce à un test d'infiltrométrie. Troisièmement, le client doit faire ses propres démarches pour embaucher un entrepreneur qui réalisera exclusivement des travaux reliés à l'augmentation de l'efficacité énergétique du logement ou du bâtiment. Enfin, une seconde inspection énergétique ÉnerGuide devra être faite pour quantifier l'amélioration énergétique du bâtiment. Par la suite, un montant maximum de 2000\$/ménage pour les unifamiliales, 4000\$ pour les duplex et 6000\$ pour les triplex est remboursé par l'Agence de l'efficacité énergétique, factures à l'appui. Comme dernière condition, le propriétaire doit participer à 10% du coût des travaux et ceux-ci doivent être réalisés au plus tard le 17 décembre 2004.

Pour les organismes et les particuliers souhaitant participer à la promotion de ce service, des dépliants et des affiches peuvent être transmis par courrier. Pour la région de la Capitale-Nationale, contactez Vivre en Ville au (418) 523-5595. Pour les autres régions, contactez l'Agence de l'efficacité énergétique du Québec au 1 877 727-6655.

L'évaluation énergétique ÉnerGuide c'est...

Une analyse méthodique de tous les aspects de votre maison quant à l'énergie:

- isolation;
- étanchéité;
- systèmes de chauffage, de ventilation et/ou de climatisation;
- habitudes de consommation d'énergie.

Cette analyse se fait dans le cadre d'une visite à domicile qui dure environ deux heures et qui comprend une évaluation précise de l'étanchéité de votre maison grâce au test d'infiltrométrie. Par la suite, un rapport personnalisé vous est transmis, précisant des recommandations quant aux travaux à faire pour améliorer votre confort et réduire votre facture d'énergie.

Des conseillers compétents et impartiaux formés et encadrés par l'Agence de l'efficacité énergétique.

L'évaluation énergétique vise, pour le moment, les propriétaires de maisons unifamiliales, jumelées et en rangée. Elle vise également les duplex et les triplex, à condition qu'ils aient une entrée commune et qu'une seule source d'énergie soit utilisée pour chauffer tous les logements. Aucun combustible ou système de chauffage n'est privilégié dans le cadre de ce service.

Le service, d'une valeur de 300\$, est offert à seulement 149,95\$ (plus taxes) par unité de logement (certaines conditions s'appliquent).

Si vous comptez rénover votre maison et désirez ajouter un petit plus:

- de confort;
- de qualité;
- de plaisir même à payer votre facture d'énergie!

Pour connaître la performance énergétique de votre maison.

Pour avoir l'heure juste quant aux travaux que vous désirez ou qui doivent être réalisés chez vous et qui vous permettront de réduire réellement votre consommation d'énergie.

Il est à noter que seuls les agents de livraison reconnus par l'Agence de l'efficacité énergétique et ayant complété une formation spécifique au programme peuvent faire des analyses ÉnerGuide au Québec.

Pour obtenir une inspection énergétique, il suffit de communiquer avec l'Agence au 1 877 727-6655. Vous pouvez également remplir le formulaire en ligne.

Les travaux qui vous sont recommandés à la suite de l'évaluation énergétique sont expliqués dans le rapport qui vous est remis. Vous aurez donc entre les mains un excellent outil qui vous permettra de comparer les prix des différents entrepreneurs desquels vous pourrez solliciter un devis.

Par ailleurs, si vous réalisez ou faites réaliser l'un ou plusieurs des travaux qui se trouvent dans votre rapport d'inspection énergétique, vous avez droit à une seconde inspection, entièrement gratuite. Elle consiste à vérifier que les travaux réalisés correspondent bien aux lignes directrices de votre rapport. Le cas échéant, votre cote de performance et votre étiquette ÉnerGuide pourraient être révisées à la hausse.

Louis-Martin Guénette

Vivre en Ville

CONCLUSION DU CONTRAT AVEC LE COMITÉ DES CITOYENS ET DES CITOYENNES DU QUARTIER SAINT-SAUVEUR

Depuis déjà plus de deux ans, Vivre en Ville collabore avec le Comité des citoyens et des citoyennes du quartier Saint-Sauveur (CCCQSS) dans le cadre de la consultation publique pour l'élaboration du plan directeur menée par la Ville de Québec. La présentation et l'adaptation des différents modèles proposés dans la *Trousse d'actions Vers des collectivités viables*[®] constituent la base de cette collaboration, que Vivre en Ville entretient avec le CCCQSS pour faciliter la participation citoyenne et contribuer à une analyse globale, intégrée et équitable. Il s'agit en fait de fournir au CCCQSS les outils et les concepts qui les intéressent afin de planifier l'avenir du quartier Saint-Sauveur comme « micro-collectivité » locale viable, à l'intérieur de la Ville de Québec, et connectée aux réseaux régionaux de services, de transport, d'éducation de loisir et d'emploi.

Qu'avons-nous appris sur le quartier Saint-Sauveur

L'étude de ce quartier nous a fait découvrir des injustices. D'abord, un parc de logements dégradé, des terrains contaminés et un manque d'espaces verts. Ensuite, des cicatrices urbaines causées par l'élargissement du boulevard Charest et de la rue Marie-de-l'Incarnation, ainsi que des entrées de quartier mal définies. Des frontières difficiles à franchir comme la rivière Saint-Charles, le quartier industriel Saint-Malo et le cap avec ses escaliers « olympiques ». Enfin, une mauvaise desserte en transports en commun indigne d'un quartier central densément peuplé. Heureusement, ces difficultés peuvent être surmontées grâce à du financement, une bonne gestion et quelques trucs d'ingénierie. Le quartier Saint-Sauveur a aussi des qualités privilégiées et des forces exceptionnelles. En effet, à l'échelle de la ville de Québec, aucun autre quartier n'est aussi fier de son patrimoine et n'est aussi motivé à participer démocratiquement aux prises de décisions qui le concernent. Les autres quartiers pourraient devenir envieux de Saint-Sauveur en tant que quartier central, mixte et dense, avec un potentiel immense de développement durable grâce à un aménagement déjà en grande partie prêt à être aménagé en fonction des piétons et du transport en commun et doté un accès direct à un corridor bleu. C'est aussi un quartier dont les habitants sont très sensibles au phénomène d'embourgeoisement, très motivés à conserver le caractère familial et populaire de Saint-Sauveur et à en faire un milieu de vie juste et équitable.



Vue panoramique du boulevard Charest Ouest au coin de Marie-de-l'Incarnation. Selon le point de vue, ce secteur peut être un désastre d'aménagement – véritable cicatrice urbaine – ou devenir un pôle de développement commercial conçu pour les piétons.

Comment s'est déroulée la collaboration

Quand les gens du Comité des citoyens et des citoyennes nous ont approchés, le quartier Saint-Sauveur était à l'orée du processus de consultation publique pour le plan directeur. Ils savaient qu'ils auraient fort à faire puisqu'ils voulaient susciter une grande participation citoyenne et qu'ils avaient été mandatés pour animer un vaste sondage visant à connaître les demandes, les besoins et les aspirations des résidents, des travailleurs et des commerçants du quartier. Dans la première phase d'échanges entre Vivre en Ville et le CCCQSS, nous les avons aidés à rédiger des pièces de théâtre de rue qui permettaient de sensibiliser les gens du quartier à l'aménagement du territoire et d'annoncer la démarche de plan directeur. Ces pièces ont été présentées lors de Saint-Sauveur en Fête et nous les avons enregistrées sur film et sur vidéo. De nombreuses photos ont aussi été prises par Vivre en Ville lors de cet événement et nous avons fourni au CCCQSS une vidéo compilée de cette expérience.

Dans la deuxième phase de notre collaboration avec le CCCQSS, il a été convenu que notre aide serait de leur fournir des outils de développement durable et d'urbanisme en leur présentant des modèles d'aménagement et des exemples tels qu'on peut en retrouver dans la *Trousse d'action Vers des collectivités viables*[®]. Notre but n'était pas de contrôler l'animation ou d'arriver avec une solution toute prête. Au contraire, nous nous sommes éloignés des consultations formelles avec la Ville dans le but de maintenir un lien privilégié avec le comité de citoyens et nous avons concentré notre énergie sur le dialogue, la perception du terrain, la compréhension des attentes et des besoins des citoyens, le transfert de connaissances et l'offre de modèles et d'exemples appropriés. Par exemple, s'il s'agissait pour Saint-Sauveur de planifier son aménagement en fonction du soutien au commerce et du développement du transport en commun, quelles seraient les caractéristiques du quartier Saint-Sauveur correspondant déjà un TOD (Transit Oriented Development)? Cette méthode



Acteurs de la maison des jeunes l'Ouvre-boîte et du Comité des citoyens et des citoyennes du quartier Saint-Sauveur en train de faire du théâtre de rue pour conscientiser les habitants aux problèmes d'aménagement dans leur quartier, pendant l'activité populaire « Saint-Sauveur en fête » le 31 août 2002.

nous a permis d'aborder, en amont du processus, l'idée d'un concept global de développement du quartier tenant compte des frontières, des obstacles, des forces et des faiblesses du quartier.

Comment avons-nous défini notre rôle ?

Comme le Comité de citoyen avait déjà entamé les animations et avait derrière lui une longue histoire de représentation des citoyens du quartier, il nous semblait que sa crédibilité était très bien établie. C'est pourquoi nous avons écouté, autant que possible, leurs demandes et suggestions comme nous espérons qu'ils écoutent les nôtres. S'il est vrai que nous sommes devenus, au fil de nos recherches, des experts en développement durable des collectivités humaines par l'aménagement, nous ne pouvions ni jouer le rôle de consultant de la Ville de Québec, ni celui d'organe démocratique officiel qu'est le Conseil de Quartier. Cependant, nous pouvions transmettre plus directement un maximum de connaissances de base en urbanisme et en développement durable aux citoyens par l'entremise de l'organisme le plus proche de la population, le CCCQSS. Pour nous, le dialogue et la relation à long terme étaient les seuls moyens de faire passer le message de Vivre en Ville. La compréhension du concept de collectivité viable demande, selon nous, d'aborder les critères et les objectifs en amont de la démarche. La transmission précoce des notions de base en urbanisme et en développement durable ont donc été d'une importance primordiale. Nous avons donc défini notre rôle de la manière suivante : faire monter de la base des idées fortes, comme le concept de collectivité viable, à l'intérieur du processus de consultation publique, en montrant à nos interlocuteurs des options alternatives d'aménagement.



Maison de quartier construite récemment dans le quartier Holmbladsgade près de Copenhague, au Danemark. Un des exemples tirés de la *Trousse d'action Vers des collectivités viables*® et présentés au Comité des citoyens et des citoyennes du quartier Saint-Sauveur lors des rencontres.

L'adaptation des outils de la Trousse au contexte local

Nous leur avons présenté de la théorie sur la revitalisation urbaine, les critères et les visées d'une collectivité viable ainsi que le concept de village urbain (et TOD) comme outil de planification. On leur a fourni des photos et nous avons discuté longuement des arguments favorables à l'approche globale et intégrée. On a aussi offert au CCCQSS le cédérom interactif *Vers des Collectivités viables*®. Ils ont débattu et résolu de baser en partie leur travail pour le plan d'action du plan directeur sur nos modèles théoriques et à l'aide de nos exemples et illustrations. Un concept d'aménagement global et intégré du quartier a été développé par le comité de citoyens (qui représente l'ensemble des citoyens et des citoyennes du quartier Saint-Sauveur). Il comprend un portrait du quartier et des demandes de ses habitants, travailleurs et usagers de tous âges, des objectifs à long terme, un concept d'aménagement illustré et des pistes d'actions. Les outils visuels de planification ont permis de développer un langage qui soit accessible à tous et ils facilitent la traduction des besoins et des valeurs en termes d'aménagement du territoire. Ils ont aussi permis de dialoguer sur différentes options, de montrer clairement les intérêts communs et ont facilité la recherche de compromis plausibles dans l'espace, qui ont été concrétisés par l'identification de trois principaux pôles de développement. **Voici le matériel qui a été conçu en collaboration avec le CCCQSS et fourni par Vivre en Ville :**

- un questionnaire d'enquête et un montage photographique;
- quatre affiches plastifiées pour les animations;
- un cédérom de photos du terrain;
- un exposé sur l'urbanisme et le développement durable;
- un rapport d'analyse et de recommandations;
- un contact et une collaboration avec Accès Transports Viables;
- un atelier d'illustration des priorités sur carte grand format;
- une carte couleur en annexe au mémoire du CCCQSS.

Le 2 septembre 2004, nous avons conclu notre contrat avec le Comité des citoyens et des citoyennes du quartier Saint-Sauveur. C'est donc muni de ce matériel, ayant permis d'explorer toutes les facettes du développement du quartier Saint-Sauveur, que le Comité des citoyens et des citoyennes du quartier Saint-Sauveur se présentera aux séances de consultations publiques de la Ville, et exposera son point de vue en complément du travail du Conseil de quartier, des spécialistes en aménagement et des groupes d'intérêts participants. Quant à nous, nous continuerons à suivre le processus afin de mesurer la réponse aux demandes des citoyens ainsi que l'avancement du concept de collectivité viable dans le futur aménagement du quartier.



Denise Garneau du Comité des citoyens et des citoyennes du quartier Saint-Sauveur et Ianik Wright-Larin de Vivre en Ville exposant un concept d'aménagement situant les axes importants et trois pôles prioritaires de développement sur une carte de travail.

Ianik Wright-Larin
chargée de projet, axe culture et citoyenneté

TROUSSE D' ACTIONS VERS DES COLLECTIVITÉS VIABLES ©

Enfin disponible !

Une boîte à outils novatrice et unique pour accroître la qualité de vie et mettre en œuvre le développement durable à l'échelle des quartiers, des villes et des régions du Québec

Fruit de plus de quatre années de recherches de l'équipe de Vivre en Ville et de plusieurs missions intensives à l'étranger (tant en Europe qu'en Amérique du Nord), la *Trousse d'actions Vers des collectivités viables*® se veut un outil idéal tant pour se familiariser avec le concept de collectivité viable dans la planification et l'aménagement du territoire et des milieux de vie.

La Trousse présente des approches et des cas relatifs à des thèmes variés comme la planification stratégique, l'aménagement urbain, les transports et la mobilité, l'équité sociale et la démocratie locale, la protection de l'environnement et la préservation des ressources, le développement des collectivités rurales, le rôle des gouvernements centraux, etc.

La Trousse offre trois outils complémentaires :

- un guide exhaustif de près de 700 pages abondamment illustré et muni d'index pour en faciliter la consultation;
- un cédérom exploratoire et interactif;
- des vidéos documentaires d'une durée totale de près de 2 heures qui présentent les cas exemplaires en Amérique et en Europe.

À travers cet outil unique au Québec, découvrez sous différents angles plus de 200 initiatives d'ici et de partout à travers le monde, des solutions ainsi que de multiples adresses Internet permettant un approfondissement et des démarches ultérieures.

À tous et chacun de devenir acteur de changement dans son milieu, son organisation

La Trousse saura susciter l'intérêt et être utile autant aux élus et administrateurs locaux qu'aux décideurs des divers paliers de gouvernement, aux professionnels des domaines privé et public, aux promoteurs et constructeurs immobiliers, aux chercheurs et professeurs, aux groupes d'intérêt, aux associations de citoyens et à toute personne intéressée et préoccupée par la qualité du développement de son milieu.

Pour commander

D'une valeur de 1500\$, cet ouvrage exceptionnel vous est offert à 460\$*. Communiquez avec nous au 522-0011 ou au 1-888-622-0011. info@vivreenville.org



La Trousse d'actions Vers des collectivités viables® fait partie de la collection d'ouvrages éducatifs élaborée par Vivre en Ville, le regroupement québécois pour le développement urbain, rural et villageois viable.



* Avec ce forfait, vous adhérez à Vivre en Ville ou renouvelez votre cotisation pour quatre ans. Si vous refusez ce forfait, le prix de détail de la Trousse s'élève à 500\$.

BON DE COMMANDE

PRÉNOM _____ NOM _____
ORGANISME _____ FONCTION _____
ADRESSE _____
VILLE _____ TÉLÉPHONE _____
PROVINCE/PAYS _____ TÉLÉCOPIEUR _____
CODE POSTAL _____ COURRIEL _____
DATE _____ NOMBRE D'EXEMPLAIRES _____

SIGNATURE DU CLIENT _____

IMPORTANT : Nous aviser si l'adresse de livraison diffère de l'adresse de facturation.

Prix de détails : Jusqu'à deux exemplaires — 460\$ chacun en promotion.

Trois exemplaires et plus — Veuillez contacter le représentant de Vivre en Ville pour une entente lors d'achat multiple

CONDITIONS DE LIVRAISON Vivre en Ville effectue la manutention dès la réception du bon de commande signé par le client ou dès réception du paiement.

MODE DE PAIEMENT Par chèque (veuillez libeller votre chèque à l'ordre de Vivre en Ville)
 Visa
 Master Card

NOM FIGURANT SUR LA CARTE

N° CARTE

DATE D'EXPIRATION (mm/aaaa)

SIGNATURE

DATE

PROMOTION

Ce forfait vous est offert à un prix spécial de 460\$. Avec ce forfait, vous adhérez à Vivre en Ville ou vous renouvelez votre cotisation pour quatre ans. Si vous cochez la case suivante, vous refusez le forfait et le prix de détail de la Trousse d'actions s'élève à 500\$.

Je ne désire pas adhérer à Vivre en Ville ou renouveler automatiquement ma cotisation à Vivre en Ville et accepte ainsi le prix de détail régulier de la Trousse d'actions à 500\$ (montant exempt de taxes de vente).

Pour nous transmettre votre commande ou pour de plus amples informations :

Vivre en Ville

Par télécopieur : (418) 522-7555 • Par téléphone : (418) 522-0011
Par courriel : info@vivreenville.org

Par la poste :

1085, Ave. Salaberry, bureau 313, Québec (Qc) G1R 2V7
www.vivreenville.org

VIVRE EN VILLE S'IMPLIQUE AUPRÈS DE LA FONDATION EN ENVIRONNEMENT ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

La Fondation en Environnement et développement durable est un organisme à but non lucratif qui a pour principal objectif d'amasser des fonds pour les redistribuer à des organismes dont les activités sont liées à la protection de l'environnement et à la promotion du développement durable. L'approche de base de la Fondation est de favoriser le développement de collectivités viables.

Les 29 juin et 28 septembre dernier, Vivre en Ville était de la partie pour aider les bénévoles de la Fondation à collecter, transporter et entreposer les objets donnés généreusement par les citoyens lors des deux Grandes collectes d'objets à Boischatel et à Beaupré.



Comment la Fondation transforme-t-elle vos dons en projets ?

Pour amasser des fonds, l'une des approches de la Fondation en environnement et développement durable consiste à organiser des collectes d'objets parmi la population. Pour amasser des fonds, l'une des approches de la Fondation en environnement et développement durable consiste à organiser des collectes d'objets parmi la population. Les objets amassés sont ensuite classés en deux catégories :

- les objets en excellent état avec un bon potentiel de revente
- les objets de bonne qualité mais dont le potentiel de revente est moins élevé

Les objets de la première catégorie sont vendus aux enchères sur le marché international par le biais d'Internet. Les profits amassés sont utilisés pour financer des projets en environnement. Les objets de la seconde catégorie sont distribués aux organismes de charité de la région et aux ressourceries. Enfin, nous recevons parfois aussi des objets qui sont non réutilisables ou abîmés et non réparables. Ces derniers

sont triés et disposés selon leur potentiel de recyclage en considérant s'il s'agit de matière plastique, de verre, de métaux, de tissus, de produits dangereux, etc.

Avec les fonds amassés, la Fondation soutient donc des projets, notamment dans les domaines suivants :

- La préservation de l'eau, de la qualité de l'air, des sols, de l'énergie, de la biodiversité, de la faune et des habitats
- La gestion des matières résiduelles
- Les transports viables
- La santé environnementale
- L'agriculture et la foresterie urbaine
- Le développement social durable
- L'économie sociale et environnementale
- Le développement d'espaces publics de qualité
- L'écotourisme
- L'habitation saine et écologique et l'architecture durable
- L'éducation relative à l'environnement



Quels sont les critères d'admissibilité à un financement de la Fondation en environnement et développement durable ?

Pour être admissibles à un financement de la Fondation en environnement et développement durable, les projets doivent s'inscrire dans au moins un des champs d'actions suivants :

- La préservation de l'eau, de la qualité de l'air, des sols, de l'énergie, de la biodiversité, de la faune et des habitats
- La gestion des matières résiduelles

- Les transports viables
- La santé environnementale
- L'agriculture et la foresterie urbaine
- Le développement social durable
- L'économie sociale et environnementale
- Le développement d'espaces publics de qualité
- L'écotourisme
- L'habitation saine et écologique et l'architecture durable
- L'éducation relative à l'environnement

De même, les organismes doivent répondre aux critères suivants :

- Avoir un statut d'organisme à but non lucratif
- Être un organisme dont les actions sont orientées vers le développement de collectivités viables
- Être un organisme géré démocratiquement et dirigé par un conseil d'administration indépendant du réseau public
- Avoir son siège social au Québec

Comment s'informer ou encourager la Fondation ?

Adresse postale :

Fondation en environnement et développement durable
1085 ave de Salaberry, bureau 317
Québec (Québec)
Canada G1R 2V7

Adresse courriel : administration@fondationenviro.com

Site Internet : <http://www.fondationenviro.com/>

Magasin virtuel : <http://stores.ebay.com/Enviro-fund-Community-Store>

Caroline Brodeur
Vivre en Ville

Le bulletin d'information de Vivre en Ville



VIVRE EN VILLE
REGROUPEMENT QUÉBÉCOIS
POUR LE DÉVELOPPEMENT URBAIN
RURAL ET VILLAGEOIS VIABLE



Présentation de Vivre en Ville

Vivre en Ville, le regroupement québécois pour le développement urbain, rural et villageois viable, œuvre principalement à la sensibilisation des acteurs québécois afin de favoriser l'application des principes du développement durable dans la planification et l'aménagement du territoire. Par des recherches, des outils de formation et des événements, l'équipe de Vivre en Ville stimule l'innovation et participe à l'émergence d'une vision nouvelle du développement des agglomérations québécoises centrée sur les collectivités viables.

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 la recherche d'un aménagement du territoire optimal, contribuant au bien-être physique et psychologique des citoyen(ne)s. Ainsi, Vivre en Ville travaille principalement à la mise en œuvre du développement durable des agglomérations par l'intégration des réseaux et des modes de transport en commun et alternatifs, l'efficacité énergétique, la mixité des personnes et des fonctions, la protection et la revitalisation du patrimoine bâti et naturel, l'accroissement de la présence des végétaux et des espaces verts en milieu urbain, etc.

Vivre en Ville a à son actif l'organisation de trois importants congrès. Le Colloque international « Vers des collectivités viables », qui s'est tenu en novembre 1999, a réuni près de sept cent personnes. Soixante-cinq conférenciers de plusieurs pays à travers le monde sont venus y présenter de nombreux exemples novateurs en matière de développement urbain durable. Ce colloque a été suivi de deux forums régionaux portant sur le même thème, l'un tenu à Québec, également en novembre 1999, et l'autre, nommé « Des villes habitables pour tous », tenu à Montréal en mai 2000. Ces trois événements ont contribué à éveiller la conscience des intervenants municipaux et à stimuler la communauté sur la nécessité de revoir nos modes de transport et nos pratiques de planification et d'aménagement du territoire des agglomérations. ✨

Vous avez des commentaires, des questions concernant notre organisme ou nos différents projets? N'hésitez pas à nous contacter! Nous nous ferons un plaisir de vous répondre!

Quatre voies de communication s'offrent à vous :

Pour les traditionnels,
le bon vieux courrier postal :

Vivre en Ville

1085 de Salaberry, bureau 313

Québec (Québec), G1R 2V7

Pour ceux préférant
les contacts humains,
le téléphone :

(418) 522-0011

Pour les branchés, le courriel
info@vivreenville.org

Pour les curieux, l'internet !
www.vivreenville.org



Ce bulletin a été reprographié sur du papier Bond de couleur ivoire fait de 30 % de fibres post-consommation.



FORMULAIRE D'ADHÉSION

JE DESIRE DEVENIR MEMBRE OU RENOUVELER MA COTISATION
COMME MEMBRE DE :

**VIVRE EN VILLE, LE REGROUPEMENT QUÉBÉCOIS POUR
LE DÉVELOPPEMENT URBAIN, RURAL ET VILLAGEOIS VIABLE**

COTISATION / Individuel

10 \$/AN
 30 \$/4 ANS

COTISATION / Organisme affilié

20 \$/AN
 60 \$/4 ANS

PRÊRE DE LIBELLER VOTRE CHÈQUE AU NOM DE :

VIVRE EN VILLE

1085, AVENUE DE SALABERRY, BUREAU 313, QUÉBEC (QUÉBEC) G1R 2V7

TELEPHONE: (418) 522-0011 TELECOPIEUR: (418) 522-7555

COURRIEL: info@vivreenville.org

PRÉNOM / NOM _____

ORGANISME _____

FONCTION _____

ADRESSE _____

VILLE _____

PROVINCE / PAYS _____

CODE POSTAL _____

MODE DE PAIEMENT

Par chèque Veuillez libeller votre chèque à : Vivre en ville

Visa Master Card

NOM DU DÉTENTEUR DE LA CARTE _____

MONTANT _____

N° CARTE _____

DATE D'EXPIRATION _____

SIGNATURE _____

DATE _____