

Collectivités viables

Le bulletin d'information de Vivre en Ville

Volume 2, numéro 3, Novembre 2003

Sommaire

☼ Mot de la direction	2
☼ Femmes et collectivités viables	2 et 7
☼ Visites en efficacité énergétique	3
☼ Dossier transports collectifs et alternatifs	4, 5
☼ Aménager en fonction des transports collectifs	6, 7
☼ Les îlots de chaleur urbains	8, 9
☼ Lancement de Vélo-Ville	10
☼ Activités de Vivre en Ville	11
☼ Présentation de Vivre en Ville	12



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

Visitez le
nouveau site
Internet
www.vivreenville.org



ÉNERGIE, TRANSPORTS, FEMMES ET AMÉNAGEMENT

MOT DE LA DIRECTION

La Trousse d'actions « Vers des collectivités viables » Un grand projet tire à sa fin

Vivre en Ville amorce enfin la finalisation de la Trousse d'actions pour le développement de collectivités viables. Ce projet, débuté au lendemain du colloque international « Vers des collectivités viables », a pris une ampleur considérable et son élaboration aura nécessité près de quatre ans de travail intensif. Nous sommes heureux de pouvoir annoncer qu'enfin nous amorçons les dernières étapes d'édition et de conception de la Trousse, qui pourra être livrée aux intervenants québécois soucieux de l'amélioration de la qualité de leurs milieux de vie. Tant l'équipe de travail de Vivre en Ville et ses partenaires que

unique qui a demandé plusieurs innovations de programmation selon la firme NURUN et les vidéos, initialement prévus de courte durée, totalisent désormais plus de 90 minutes.

En terminant ce projet vécu sur plusieurs années, Vivre en Ville sera en mesure de déposer de nouvelles demandes auprès des différents partenaires financiers qui exigeaient d'abord que nous terminions la Trousse avant de leur soumettre d'autres projets. À notre grande satisfaction et en toute humilité, nous sommes assurés que le produit final saura être à la hauteur et qu'il impressionnera par son ampleur, sa qualité et son exhaustivité. Bien entendu, toute l'équipe de travail espère que la Trousse saura avant tout répondre aux attentes des intervenants et que nous atteindrons nos objectifs, soit d'inspirer et de permettre la mise en œuvre et le développement de collectivités viables sur le territoire québécois.

Dans cet élan et puisque Vivre en Ville sera en période d'acalmie budgétaire imposée, nous en profiterons pour mettre en œuvre le processus de planification stratégique de l'organisation afin de cibler les pistes d'actions à prioriser. Tout sera alors considéré dans la réflexion; la mission, les objectifs, la communication, le réseau de membres et le réseau de la citoyenneté, etc. L'équipe de Vivre en Ville et le conseil d'administration seront appelés à contribuer à cette démarche qui pavera la voie pour l'avenir de Vivre en Ville, qui entrera d'ailleurs dans sa période anniversaire. En effet, dès février 2004 et durant 2004-2005, Vivre en Ville célébrera son dixième anniversaire d'existence. Par le bulletin d'information et le nouveau site Internet de Vivre en Ville, l'équipe vous tiendra au fait de cette démarche stratégique et des festivités qui souligneront cet anniversaire.



Jérôme Vaillancourt
directeur général, VIVRE EN VILLE



plusieurs organismes et individus attendent impatiemment le lancement de cet outil novateur. Nous tenons à vous rassurer, les composantes de la Trousse que sont le guide, les vidéos et le cédérom sont en cours de finalisation et nous serons en mesure de vous annoncer officiellement la date de sortie d'ici peu. Il faut avouer que nous avons sous-estimé les délais associés aux corrections finales et à l'édition des imposants outils que contient la Trousse; le guide technique représente près de 800 pages, le cédérom est un produit

DES COLLECTIVITÉS VIABLES ET FAVORABLES À L'ÉGALITÉ ENTRE LES SEXES

Vivre en Ville s'est donné pour mission de promouvoir les principes du développement durable dans l'aménagement de collectivités viables. Pour cela, nous croyons qu'il faut intégrer aux modalités d'aménagement des critères d'accessibilité, de mixité, de flexibilité, de diversité et de cohérence qui assurent à chacun et chacune une pleine participation à la société et un plein usage du territoire, tout en respectant l'environnement. Dans cet article, nous examinerons certains de ces critères du point de vue de l'amélioration de la qualité de vie des femmes et leur rôle dans l'amélioration de la qualité de l'environnement.

La discrimination sociale et spatiale des femmes

D'un point de vue social et environnemental, les impacts néfastes de l'aménagement monofonctionnel des banlieues, de l'embourgeoisement progressif des quartiers centraux et de la mondialisation de l'économie de marché sur nos collectivités sont aujourd'hui en train de devenir manifestes. Mais force est de constater, simultanément, une augmentation des disparités économiques entre les hommes et les femmes. Ainsi, bien qu'une partie de la société continue de s'enrichir, la pauvreté devient structurelle et beaucoup de femmes continuent de voir leurs possibilités restreintes en ce qui concerne leur émancipation économique et sociale, leur milieu et leur mode de vie.

« Au Québec, la majorité des personnes ayant de sérieux problèmes de logement sont des femmes locataires. Femmes seules, femmes cheffes (sic) de familles monoparentales, jeunes femmes ou femmes âgées, celles-ci se retrouvent trop souvent aux prises avec un logement trop dispendieux, qui ne répond pas à leurs besoins. Elles sont la règle, et non pas l'exception. »¹

La pauvreté est l'un des facteurs déterminants pour les individus en ce qui a trait à la difficulté à se loger, à se déplacer, à se trouver du travail et à se procurer les biens essentiels. Il est aussi en lien avec les problèmes de santé physique et mentale. La précarité et la pauvreté sont, par ailleurs, des obstacles majeurs à la qualité de vie des collectivités, à leur épanouissement et à leur développement à long terme. La grande majorité des personnes pauvres sur la terre, et ce

SUITE EN PAGE 7

INTERVENTIONS GRATUITES EN EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE DESTINÉES AUX MÉNAGES À BUDGET MODESTE

Pour une quatrième année consécutive, Vivre en Ville offre un service en efficacité énergétique, entièrement gratuit, s'adressant aux citoyens de la région de la Capitale nationale.

Le Programme en efficacité énergétique destiné aux ménages à budget modeste fait partie des six programmes et services initiés par l'Agence de l'efficacité énergétique du Québec (AEEQ) 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 du Québec, Hydro-Québec et Gaz Métropolitain, le Programme en efficacité énergétique destiné aux ménages à budget modeste est le seul service accessible aux personnes à faible revenu. Réalisé dans neuf régions du Québec, Vivre en Ville est mandataire du service dans la région de la Capitale nationale et une partie de la région de Chaudière - Appalaches.

D'octobre 2003 à avril 2004, Vivre en Ville entreprend donc 450 nouvelles visites à domicile gratuites en vue d'aider les personnes à faible revenu à améliorer leur confort et à réduire leur facture d'énergie. Lors de ces visites sur rendez-vous, une conseillère et un technicien dispensent des conseils personnalisés sur la consommation d'énergie (électricité, gaz, huile, charbon, etc.) et proposent une aide technique comprenant la vérification et la pose de matériaux contribuant à économiser l'énergie (calfeutrage, économiseur d'eau chaude, réglage du chauffe-eau, etc.). Lors de la visite, les intervenants recueillent les informations nécessaires à l'analyse à la fois des habitudes de consommation et de la qualité écoénergétique des équipements existants. Ces données, saisies sur place puis par informatique, restent confidentielles et permettent d'établir un bilan énergétique et de cibler précisément les points forts et les points faibles du logement visité. En plus d'aider les personnes à économiser sur leur facture d'énergie, le service présente également des avantages sociaux et environnementaux.

En effet, Vivre en Ville profite de ces interventions pour répondre aux



questions des ménages et pour dispenser des conseils liés à la consommation d'eau potable, à la qualité de l'air à l'intérieur des logements, au recyclage, au compostage, etc.

Le Programme en efficacité énergétique, évalué au printemps 2003 par les représentants des organismes participants et de l'AEEQ, s'avère très positif. Les visites de sensibilisation génèrent des économies moyennes de 5 % sur la facture d'énergie et permettraient aux personnes visitées d'améliorer leurs habitudes de consommation énergétique sur une durée moyenne estimée à dix années. Un programme d'efficacité énergétique visant spécifiquement les ménages à revenu modeste est d'autant plus important que, chaque année, les fournisseurs d'énergie coupent le service à des milliers d'abonnés en difficulté de paiement. Une diminution de la consommation d'énergie permet parfois à ces ménages de reprendre le dessus et par la suite, de mieux comprendre



et contrôler leur consommation d'énergie. Un sondage réalisé auprès de la clientèle a révélé un taux de satisfaction d'environ 90 %. Les conclusions globales de l'évaluation démontrent que le projet d'intervention à domicile représente un fort pouvoir de sensibilisation en permettant de prendre contact directement avec les québécois et de leur offrir un service personnalisé.

Ainsi, en élargissant la gamme des conseils dispensés et en étendant le programme aux 17 régions du Québec, le programme d'intervention pourrait en une même visite dispenser les messages de plusieurs intervenants gouvernementaux (santé, environnement, SAAQ, etc.) et offrir un service complet à une clientèle parfois isolée socialement et géographiquement. Par ailleurs, le financement de ce service réparti entre différents ministères assurerait la pérennité de ce service et le maintien des emplois qui y sont associés depuis 1999.

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.



Les critères d'admissibilité sont les suivants :

- * Résider dans la grande région de la Capitale nationale.
- * Recevoir une facture d'énergie incluant le chauffage du logement ou de la maison (électricité, gaz naturel, mazout ou autre).
- * Percevoir par ménage des revenus bruts inférieurs ou égaux aux critères suivants :

1 personne :	18 360 \$
2 personnes :	22 968 \$
3 personnes :	28 560 \$
4 personnes :	34 572 \$
5 personnes :	38 640 \$
6 personnes :	42 720 \$
7 personnes et plus :	46 800 \$

Sonia Garneau et Véronique Jampierre

VIVRE EN VILLE



Vaste campagne en faveur du transport en commun : un meilleur financement pour l'amélioration de la qualité de vie dans les grandes villes du Québec.

Depuis que les mandataires chargés d'étudier le financement du transport en commun pour Montréal, Québec et les autres régions du Québec ont remis leur rapport respectif en avril 2003, c'est le statu quo. Aucune promesse électorale n'a été faite sur ce sujet et aucun nouveau cadre financier n'est en vigueur.

Si rien n'est fait rapidement, les sociétés de transport du Québec accuseront un déficit de près de 100 millions en 2004. La crise est importante. Les sociétés de transport envisagent plusieurs scénarios dont des hausses de tarifs et des coupures de services. Et même si les sociétés de transport peuvent assurément faire mieux avec les moyens actuels, il n'en demeure pas moins qu'elles n'ont pas d'argent pour améliorer ou développer leur réseau et même, dans la plupart des cas, pour le maintenir.

C'est pourquoi une coalition de groupes de plusieurs régions du Québec met en œuvre une vaste campagne pour l'amélioration et le développement du transport en commun. Première action : la signature d'une pétition qui circulera dans les grandes villes du Québec. Cette pétition demande aux trois paliers de gouvernement de s'engager à réinvestir massivement dans le transport en commun. Cette pétition fait partie des différentes actions qui sont prévues pour l'automne afin d'interpeller les élus municipaux, provinciaux et fédéraux pour sauver les transports en commun. La pétition peut également être signée sur Internet à l'adresse www.equiterre.qc.ca.

Financement du transport en commun. Pour y voir un peu plus clair...

Pourquoi choisir les transports collectifs et alternatifs (TCA) ?

Depuis les cinquante dernières années, la plupart des sociétés occidentales ont misé sur la voiture individuelle comme principal mode de déplacement. Ce choix a entraîné une forte dépendance à l'automobile, surtout dans les villes d'Amérique du Nord. Il en découle plusieurs problèmes tels que l'étalement urbain, de nombreuses et coûteuses constructions d'autoroutes et de stationnements, la pollution, le bruit, l'iniquité sociale, l'utilisation inefficace des ressources, la hausse des maladies cardio-vasculaires et pulmonaires, des accidents, etc.

Au Québec, les transports, automobile en tête, sont responsables de près de 40 % des émissions de GES, responsables du réchauffement planétaire et des changements climatiques. Et c'est sans compter tous les autres polluants atmosphériques et les pollutions visuelles et sonores causées par la surutilisation de l'auto-solo. Ces différentes formes de pollution ont de lourds impacts sur les écosystèmes et les établissements humains, tant en termes environnementaux que socioéconomiques.

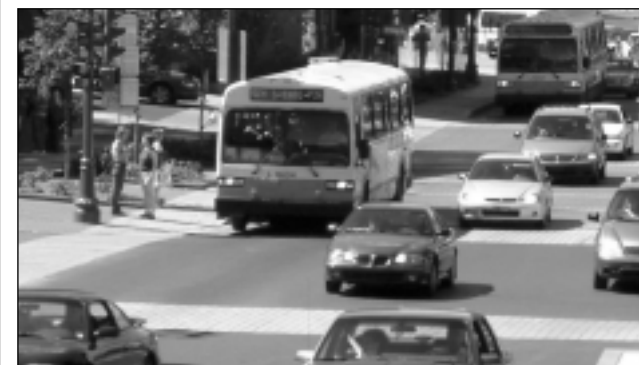


La motorisation de plus en plus grande des ménages québécois est onéreuse ; selon le CAA-Québec, une voiture coûte environ 8 000 \$ par année à son propriétaire. Il s'agit donc d'un mode de transport qui n'est pas à la portée de tous. De même, en achetant des voitures et du

carburant à d'autres pays, nous faisons collectivement « sortir » plus de 15 milliards de dollars par année au lieu de les réintroduire dans l'économie québécoise.

Et le financement ?

Depuis 1992, suite à la réforme municipale orchestrée par M. Claude Ryan, le transport en commun vit des jours difficiles : diminution de la part modale, hausse des tarifs, hausse des coûts d'exploitation et dépréciation des équipements. Force est de constater que les nouveaux modes de financement imaginés et appliqués à partir de 1992 ont limité l'augmentation de l'offre en TCA, ne permettant donc pas de mieux concurrencer l'automobile.



La contribution des municipalités (par exemple, augmentation à Québec de 135 % entre 1992 et 2002) et la contribution des utilisateurs (par exemple, augmentation à Québec de 60 % entre 1992 et 2002) ont atteint leur niveau maximum. En ce qui concerne les utilisateurs, une hausse des tarifs est loin d'être une bonne idée car elle risque de diminuer le nombre de clients des sociétés de transport. Par exemple, une hausse des tarifs de la Société de transport de Montréal (STM) de 30 % ferait chuter l'achalandage d'environ 40 000 personnes. Et elles ne sauteront pas toutes sur leur vélo...

Le sous-financement ne permet pas aux TCA d'être concurrentiels, en témoigne la baisse de la part modale du transport collectif dans toutes les villes dotées de systèmes de transport en commun. La stagnation de l'offre en TCA a conduit à la stagnation de l'achalandage, ce qui donne moins de revenus aux sociétés de transport. Combiné à un sous-financement chronique, cela a conduit à une augmentation de l'utilisation de l'auto et à une diminution relative de celle des TCA.

Qui et comment ?

Étant donné que les usagers et les municipalités font amplement leur part, le financement doit provenir des gouvernements fédéral et provincial, des automobilistes et des entreprises.

Le gouvernement fédéral

Le Canada est le seul pays du G7 à ne pas avoir de programme de financement du transport en commun. L'actuel programme d'infrastructures fédéral-provincial-municipal devrait prioriser les TCA, car en plus du rattrapage nécessaire pour rajeunir et moderniser les équipements, il faut des projets novateurs et une technologie adéquate pour augmenter l'offre en TCA. De plus, un financement adéquat des TCA serait un moyen de rejoindre certains objectifs du protocole de Kyoto.

Le gouvernement du Québec

Depuis 1992, le gouvernement du Québec s'est progressivement retiré du financement du transport en commun (par exemple, diminution à Québec de 76 % entre 1992 et 2002). Il doit revenir à un financement comparable au niveau de 1991. Pour l'obtenir, les sociétés de transport devraient se soumettre à certaines conditions, comme :



Les couloirs bus de Paris : une initiative qu'il faudrait encourager au Québec.

- une hausse de l'achalandage, un meilleur rendement et une meilleure efficacité ;
- une saine gestion administrative ;
- une capacité d'innovation ;
- une grande accessibilité (tarifs, zones desservies) ;
- le développement de nouveaux projets dans les secteurs non ou mal desservis.

Les automobilistes

Les automobilistes sont les premiers à profiter d'un réseau routier moins congestionné. Ils bénéficient autant des investissements dans les TCA que les utilisateurs des TCA. Ils doivent donc contribuer davantage à ce financement.

Il faut faire payer aux automobilistes les vrais coûts de l'utilisation de l'automobile (coûts en soins de santé, coûts sociaux, coûts environnementaux). En effet, l'automobiliste en paye seulement 70 %. Cela favoriserait également le transfert de l'automobile vers les TCA. Les outils économiques envisagés pour augmenter la part des automobilistes sont :

Taxe sur le carburant

C'est sans doute l'outil le plus utilisé pour financer les TCA, tout en internalisant une partie des coûts liés à l'utilisation de l'automobile. Elle doit servir principalement à l'amélioration et au développement des réseaux de TCA.

Taxe sur le stationnement

Le stationnement joue un grand rôle dans le choix modal d'un individu. Une politique de stationnement cohérente et restrictive, intégrant une taxe sur le stationnement, facilitant ainsi le transfert modal de l'automobile vers les TCA, doit être mise en œuvre.

Une étude réalisée en 1996 dans six villes européennes démontre que lorsqu'ils ont un espace de stationnement assuré et à bon marché, les gens utilisent leur automobile dans des proportions très importantes. Par contre, lorsque leur place n'est pas assurée, ces proportions diminuent beaucoup, se situant entre 13 % et 53 %.

Taxe sur les droits d'immatriculation

Le montant de cette taxe doit être augmenté puisqu'elle n'a pas été indexée depuis 1992, tout comme l'étendue géographique de son application. Même si une zone n'est pas desservie par le transport en commun, les gens qui y vivent bénéficient d'un réseau routier fluide soit pour se rendre au centre-ville, soit pour y circuler. Par contre, en augmentant la zone d'application, un meilleur financement des TCA en périphérie des centres urbains s'impose, tant pour la desserte interurbaine qu'intra-urbaine.

Taxe sur l'achat d'un véhicule

Cette taxe pourrait être uniforme ou modulée en fonction de la consommation du véhicule (redevance). Cette redevance pourrait être accompagnée d'une remise attribuée aux acheteurs de véhicules moins énergivores. La redevance finance la remise... ou permet de dégager une marge pour financer les TCA. Cependant, il faut être prudent avec une telle mesure, l'achat d'un 2^e ou d'un 3^e véhicule pouvant être facilité grâce à ce genre de remise.

Les entreprises

Elles sont les principales génératrices de déplacements. Elles devraient donc s'impliquer davantage dans le financement des TCA. Présentement, nombreuses sont les entreprises qui subventionnent une partie

des coûts de stationnement de leurs employés. Pour leur part, les utilisateurs des TCA ne reçoivent rien, bien qu'il serait avantageux pour une entreprise de subventionner aussi ces employés. Il faut revoir les modalités fiscales des entreprises pour les encourager à mettre en œuvre des mesures favorisant l'utilisation des TCA par leurs employés, comme des crédits d'impôt à l'achat de titres de transport. De plus, il faudrait une taxe spéciale sur le nombre de cases de stationnement, sur la masse salariale, sur le nombre d'employés, etc.

Une exonération fiscale selon la localisation de l'entreprise est une piste à étudier. Par exemple, une entreprise qui s'installerait dans un secteur bien desservi par les TCA paierait moins de taxe municipale parce que sa localisation impliquerait, entre autres, une utilisation moins importante de l'automobile, moins d'espace pour le stationnement, etc.

Le gouvernement doit également soutenir la création de programmes-employeurs et d'autres programmes de fidélisation de la clientèle aux TCA.

Autres outils, mesures, politiques, interventions

Plusieurs mesures fiscales existent à travers le monde pour inciter à utiliser davantage le transport en commun. Parmi les plus intéressantes, on retrouve les crédits d'impôt à l'achat de titres de transport pour l'employeur. Cette mesure peut également s'appliquer pour les individus et les employés.

En termes d'aménagement du territoire, le développement urbain devrait se concentrer autour des axes de transport en commun (voir l'article de S. Kételet à la page 6) pour augmenter la densité et la mixité de fonctions. La densité est l'un des principaux facteurs de rentabilité des transports en commun.

Les TCA à la croisée des chemins

Avec les alertes au smog qui se multiplient et la ratification du Protocole de Kyoto, les gouvernements n'ont d'autre choix que d'investir massivement dans les TCA. Ils sont moins coûteux à long terme, ils sont plus équitables et ils permettent de créer des emplois, sans compter toutes les retombées environnementales, sociales et surtout économiques positives qui leur sont associées. Les TCA favorisent également des collectivités plus viables et la qualité de vie. Et quand on sait tous les impacts qu'a la surutilisation de l'automobile sur la santé humaine, pourquoi ne pas faire des TCA une « première priorité » ?

Pascal Laliberté

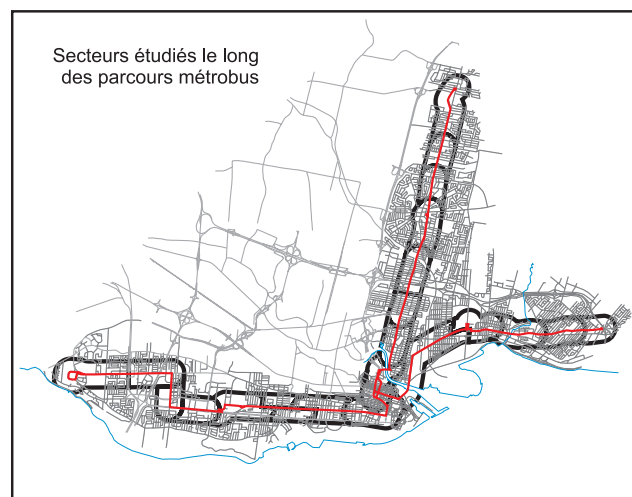
chargé de projets, VIVRE EN VILLE

Esquisse de proposition pour Québec

Les problématiques liées à la localisation de logements sont nombreuses, tout autant que les tentations de vouloir conjuguer intérêt collectif, action publique et liberté privée. Les pressions additionnelles qu'occasionnent les nouveaux développements sur les réseaux autoroutiers, les infrastructures, les services de santé, etc. se font ressentir. Envie de verdure, de campagne sur fond de points d'informations matinaux sur l'état de la circulation, manque d'air frais au centre-ville, quelle vision embrasser pour l'agglomération de Québec? Nombreux sont ceux qui avancent que les premières banlieues (Sainte-Foy, Charlesbourg...) peuvent servir de centres de services pour les secteurs plus éloignés. D'autres envisagent de multiplier ces pôles en veillant à les connecter non plus uniquement par un réseau autoroutier, mais par un réseau de transport en commun fort et des boulevards secondaires.

Comment améliorer alors la qualité de vie des milieux fortement urbanisés et réduire les coûts sociaux, économiques et environnementaux des zones résidentielles pavillonnaires. Les discours autour des interventions possibles dans ces paysages urbains, loin d'être antagonistes et ramenés au nombre de deux, présentent un intérêt commun pour la conciliation des déplacements avec l'aménagement du territoire ou encore le rééquilibrage entre les modes de transport marqué par la priorité des transports alternatifs à l'auto-solo. C'est dans cet esprit que Vivre en Ville a profité de la venue de madame Marilou Fleury comme stagiaire l'été dernier pour évaluer sur une même base plusieurs scénarios d'augmentation et d'amélioration de l'offre de logements le long des lignes de métrobus qui parcourent l'agglomération (450 mètres de chaque côté des lignes).

Le premier scénario élaboré repose sur une croissance moyenne au sein du corridor, majoritairement dans des secteurs périphériques ou des espaces vacants. Le second considère une croissance moyenne de l'ensemble des secteurs, ajoutant aux potentiels de développement et de densification (logements intercalaires, agrandissement, etc.) un potentiel de régénération urbaine dans certains quartiers et sur certains sites (reconversion de bâtiment, de site, rénovation, etc.). À ces deux premières approches s'ajoute un dernier scénario plus exploratoire où la régénération et le renforcement des secteurs centraux étaient favorisés, en plus de la structuration des espaces périphériques.



Ce troisième scénario a été développé de manière à tester des critères de mixité, de proximité ou encore d'accessibilité chers à Vivre en Ville. Il s'étend également à une estimation de la surface commerciale ou de bureaux pouvant être associée aux opérations de construction de logements.

Dans un contexte où l'on évalue le potentiel de construction à 20 000 logements dans des secteurs où les infrastructures existent déjà et où l'on prévoit une croissance démographique minimale, les chances d'améliorer la qualité de vie des résidents de l'agglomération de Québec à partir de choix d'aménagement diminuent rapidement. Si l'on souhaite les voir augmenter, tenter d'effacer les séquelles laissées par le développement des dernières décennies reste la voie à privilégier avant d'imaginer les interventions correctives de demain.

Nous tenons à remercier les personnes du Réseau de Transport de la Capitale et de la Ville de Québec qui, par leur collaboration, nous ont permis de réaliser cette étude.

L'estimation du potentiel de développement ou de redéveloppement au sein des corridors longeant les axes de 800-801 a été effectuée à partir d'un recensement de sites et de secteurs d'intérêt identifiés à partir de photos aériennes et d'informations contenues dans des études et documents d'urbanisme existants. La validation sur le terrain des propositions n'a pas pu être réalisée; cependant, elles respectent le caractère des milieux dans lesquels elles s'insèrent. Des données sur l'état et la capacité des infrastructures n'ont pas pu être intégrées à l'évaluation, car cela aurait nécessité une étude en soi.

Le potentiel de densification (logements supplémentaires, densification) a été évalué en fonction d'un découpage en sections des corridors, permettant d'attribuer, à partir des types d'habitations et d'urbanisation dominants, des coefficients de croissance du nombre de logements. Des données quantitatives (nombre de logements, de résidents, etc.) ont ainsi été isolées et on leur a appliqué ces coefficients variant selon les scénarios et traduisant l'augmentation possible du nombre de logements.

L'évaluation du développement de surfaces commerciales ou de bureaux découle à la fois du croisement de données issues des documents d'urbanisme identifiant certaines surfaces constructibles autorisées et de l'intégration de ratios au potentiel de développement des sites vacants ou à redévelopper.

1 ANGERS, Gilles. « Québec résiste à ouvrir de nouvelles rues », *Le Soleil, Cahier E*, 12 juillet 2003, p. E2.

Stanislas Kételes, chargé de projets, VIVRE EN VILLE

SCÉNARIO 1
Croissance de l'ordre de 2 450 à 2900 logements

Nature du développement

Illustration of a few scattered houses with two downward arrows indicating development points.

SCÉNARIO 2
Croissance de l'ordre de 4 200 à 4800 logements

Nature du développement

Illustration of a row of houses with three downward arrows indicating development points.

SCÉNARIO 3
Croissance de l'ordre de 7 250 à 9700 logements et de 50 000 à 80 000 m² de surface commerciale et de bureaux

Nature du développement

Illustration of a dense row of houses with three downward arrows indicating development points.

FEMMES ET COLLECTIVITÉS VIABLES

SUITE DE LA PAGE 2

autant dans les pays riches que dans les pays pauvres, sont des femmes. Individuellement et collectivement, les femmes disposent d'un pouvoir économique et politique moindre que celui des hommes et, à long terme, cela tend malheureusement à empirer.

« Les populations âgées, surtout au-delà de 80 ans se composent en majorité de femmes. D'ici à 2050, 10 % des femmes des pays développés seront âgées de plus de 80 ans et un grand nombre d'entre elles seront veuves. Les femmes âgées risquent davantage que les hommes d'être pauvres ou analphabètes. Souvent, la discrimination, les restrictions apportées à leur liberté de mouvement et d'association et leur manque d'expérience dans les domaines financier et juridique les rendent plus vulnérables à l'exploitation. »²

Aujourd'hui, le changement des mentalités et des modes de vie ont rendu les femmes plus instruites, actives et indépendantes, ceci leur donnant progressivement plus d'emprise sur l'environnement social et politique de leurs milieux de vie. Toutefois, les difficultés d'harmonisation du travail à temps plein avec la vie de famille ainsi que les différences entre hommes et femmes en matière de revenu et de représentation politique demeurent encore des défis de taille pour le développement social de collectivités viables et équitables. De même, des obstacles physiques liés à l'aménagement des villes tels que des espaces morcelés, étalés et peu sécuritaires contribuent à maintenir les inégalités entre les sexes. Ainsi, la discrimination spatiale des femmes apparaît lorsqu'elles se retrouvent malgré elles coupées d'accès à certains lieux, emplois et services ou involontairement regroupées dans un environnement qui entrave leur qualité de vie.

Des alternatives d'aménagement moins sexistes

« Le renforcement des pouvoirs des femmes pauvres en milieu urbain constitue une priorité importante des activités du Centre des Nations-Unies pour les établissements humains (CNUEH-Habitat). C'est l'une des raisons qui expliquent le choix du thème de la Journée mondiale de l'habitat de cette année (2000) : "Les femmes dans la gouvernance urbaine". Deux objectifs doivent être atteints pour bien traiter la question d'une meilleure gouvernance : faire participer davantage de femmes en tant que décideurs (sic) sur les questions urbaines et traiter les problèmes urbains qui touchent en particulier les femmes. »³

Dans l'optique de s'arrimer aux recommandations internationales pour atteindre un développement durable global, Vivre en Ville préconise des alternatives pour l'aménagement des collectivités qui se veulent à la fois plus rentables et moins dommageables pour l'environnement. Parmi ces alternatives, on insiste particulièrement sur la mixité et la

densification des tissus urbains, sur la promotion des transports collectifs et alternatifs ainsi que sur l'amélioration de la vie démocratique. Or ces innovations, en plus d'être propices à la préservation des ressources, à la réduction de la consommation d'énergie et à la revitalisation des espaces dégradés, ont aussi souvent un impact notable en ce qui concerne l'amélioration de la qualité de vie des femmes et vice-versa. Par exemple, une statistique récente du Réseau de Transport de la Capitale (RTC) mentionne que sa clientèle est composée de 59 % de femmes et de 41 % d'hommes⁴. Ces chiffres permettent de croire que si l'on établit comme priorité stratégique de développement durable de faciliter les déplacements quotidiens des femmes par l'entremise du transport en commun, on peut atteindre aussi, par ricochet, des objectifs de réduction de gaz à effet de serre.

Le rapprochement des lieux d'habitat, d'approvisionnement, de services et d'emploi est une caractéristique importante de collectivités plus viables qui comporte de nombreux avantages pour les femmes. Par exemple, en 1996, au Québec, 82 % des familles monoparentales étaient dirigées par des femmes⁵. Les écoles et les garderies étant des passages obligés sur le trajet de nombreuses travailleuses, il est essentiel d'intégrer ces équipements aux autres fonctions urbaines et d'élargir ainsi leurs choix de lieux de travail et de résidence. Par ailleurs, le rapprochement et l'intégration des pôles d'activités permettent aussi de rationaliser les services et budgets municipaux.

Un autre critère de viabilité des collectivités consiste à aménager pour les piétons, avec des rues plus conviviales et mieux connectées, des places publiques accueillantes et des normes de sécurité urbaine. C'est



pourquoi les trottoirs, les escaliers et les autobus devraient être conçus pour ceux et celles qui doivent se déplacer avec une poussette ou de jeunes enfants. Finalement, pour répondre aux besoins plus spécifiques en matière d'accessibilité et de sûreté des femmes, les plans d'aménagements devraient toujours inclure un éclairage urbain approprié, des toilettes propres, sécuritaires et accessibles en tout temps ainsi que des téléphones publics.

Le rôle des femmes dans leur collectivité ?

Bien que les femmes participent activement à la vie économique, que ce soit par leurs activités professionnelles, domestiques, éducatives ou communautaires, ces gains pour la société ne sont pas toujours intégrés dans les calculs économiques et rétribués en conséquence. De la même façon qu'il faut changer nos façons de faire pour intégrer les considérations environnementales à nos modes de vie, il faudra adapter l'emploi, l'éducation, les technologies et les structures décisionnelles à tous les niveaux afin d'intégrer les bénéfices de l'implication des femmes et reconnaître davantage leur apport dans l'aménagement de collectivités viables pour tous.

Les politiques publiques et les mesures économiques devraient assurer un revenu et un logement décent pour les femmes et pour les personnes qui sont à leur charge afin de leur garantir un maximum d'indépendance et de lutter contre la pauvreté en général. Au niveau local, on devrait favoriser et encourager la participation des femmes aux processus décisionnels, comme cela commence à se faire, par exemple, au sein des conseils de quartier et des commissions consultatives de la Ville de Québec⁶. Évidemment, il est important de fournir des moyens financiers aux structures démocratiques locales pour que cette participation se traduise en résultats concrets et que les femmes, et surtout les femmes pauvres, sentent qu'elles peuvent agir directement sur leurs conditions de vie. Enfin, et à un niveau plus global, il serait grandement utile de consulter les femmes, celles-ci vivant en général plus longtemps que les hommes, pour l'élaboration d'une vision à long terme de leur territoire répondant mieux à leurs besoins et à leurs aspirations.

1 *Le logement au Québec : Femme et pauvreté*, Dossier du Front d'action populaire pour le réaménagement urbain, 2000.

2 *État de la population mondiale 1998*, Fonds des Nations Unies pour la population.

3 *Les femmes dans la gouvernance urbaine*, Journées mondiales de l'habitat 2000, Centre des Nations-Unies pour les établissements humains.

4 Réseau de transport de la Capitale, 2003 : <http://www.stcuq.qc.ca>

5 Statistique Canada, Recensement de 1996 (compilé par l'Institut Statistique du Québec).

6 *Structures démocratiques à la ville de Québec*, 2003 : <http://www.ville.quebec.qc.ca>

Ilanik Wright-Larin

Analyste-chercheuse, VIVRE EN VILLE

LES ÎLOTS DE CHALEUR URBAINS

La présence d'îlots de chaleur et de chaleur accablante en milieu urbain représente un phénomène de plus en plus préoccupant pour nos élus municipaux. Nous n'avons qu'à regarder ce qui se passe en ce moment en Europe, où plus de 10 000 décès ont été enregistrés dans la région Parisienne (Journal La Presse, 22 août 2003) et ce sans compter tous les nombreux cas d'hospitalisation. Plusieurs villes se sont penchées sur le phénomène des îlots de chaleur urbains, pensons à Saint-Paul (Minnesota) (Todhunter, 1989), Vancouver (Voogt et Oke, 1997), Regina (Stewart, 2000), Atlanta (Bornstein et al., 2000) et Houston (Strecker, 2002). Il nous apparaît donc nécessaire d'élaborer davantage sur le sujet des îlots de chaleur urbains.

Qu'est-ce qu'un îlot de chaleur urbain ?

On définit l'îlot de chaleur comme une zone urbanisée caractérisée par des températures estivales plus élevées que l'environnement immédiat, avec des différences qui varient selon les auteurs de 5°C à 10°C. L'îlot de chaleur urbain est la résultante de phénomènes climatologiques particuliers causés par des facteurs spécifiques aux milieux bâtis plus denses. Il s'agit très certainement de la manifestation climatologique la plus évidente provoquée par l'urbanisation, dont le résultat est l'augmentation de la température. La présence d'une grande ville comme Mexico, New York ou Montréal modifie sensiblement le climat d'une région, ne serait-ce que par l'augmentation de la température en milieu urbain.

Facteurs contribuant à la formation d'îlots de chaleur

La transformation et la réduction d'espaces verts par des matériaux qui absorbent la chaleur comme les toits, les murs des bâtiments ainsi que les chaussées représentent des facteurs importants. De plus, ces matériaux qui ont absorbé la chaleur pendant la journée restituent pendant la nuit. Enfin, la présence d'un flux de chaleur lié au chauffage urbain, à la circulation automobile et à l'activité industrielle s'avère aussi un facteur qui contribue de façon significative au développement des îlots de chaleur. Il ne faudrait pas oublier non plus le contexte climatique actuel, où les périodes de chaleur extrême sont de plus en plus fréquentes. Au Canada, les températures moyennes annuelles calculées pour le pays indiquent que sept des dix années les plus chaudes depuis 1948 sont survenues depuis 1980, l'année la plus chaude ayant été 1998 (avec 2,5°C au-dessus des normales) suivie par 1981 (anomalie de 2°C) et par 2001 et 1999 en troisième place (anomalie de 1,7°C) (OMM, 2002). Ces hausses de température se reflètent tant par une augmentation des températures maximales ou

minimales que par un nombre accru de journées de chaleur accablante et que par la formation d'îlots de chaleur urbains.

La figure 1.1 présente les valeurs d'albédo pour les différents types de surfaces urbaines. L'albédo mesure la quantité d'énergie solaire réfléctée par une surface. Un albédo bas implique des températures de surface plus élevées puisqu'une plus grande quantité d'énergie est absorbée. Par exemple, l'asphalte a un albédo de 0,05 – 0,20 et le goudron de 0,03 – 0,18. Les surfaces noires, au soleil, peuvent devenir jusqu'à 21°C plus chaudes que les surfaces blanches. Ces types de surfaces favorisent le développement des îlots de chaleur. À l'inverse, un albédo élevé entraîne des températures plus fraîches. Par exemple, les surfaces de couleur blanche (0,50 – 0,90) et les toits réflecteurs (0,60 – 0,70).

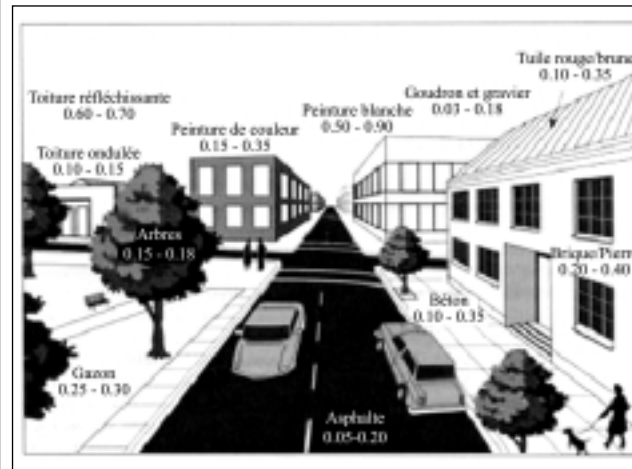


Figure 1.1 : Variation de l'albédo dans l'environnement urbain (Source : Global Environmental Management)

Comparaison avec le milieu rural

Les écarts de température entre la campagne et le centre-ville mesurent l'intensité de l'îlot de chaleur urbain au sol. Ces écarts sont, en moyenne, plus importants pendant la nuit car la ville restitue plus lentement la chaleur diurne emmagasinée. De ce fait, le refroidissement par rayonnement terrestre infrarouge s'effectue plus rapidement en milieu rural qu'en ville. La figure 1.2 présente le profil des températures de la ville de Los Angeles et les écarts de température entre le milieu rural et urbain.

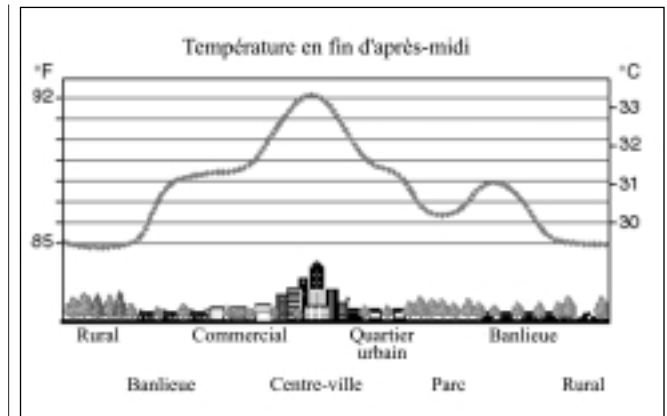


Figure 1.2 : Profil d'un îlot de chaleur urbain à Los Angeles (Source : Heat Island Group, 2002)

Les impacts des îlots de chaleur urbains sur la qualité de l'air et la santé

Les conséquences de la présence des îlots de chaleur urbains sont très néfastes, tant pour le milieu environnemental que le milieu humain. Ainsi, Auger et Kosatsky (2002) et la Direction de la Santé Publique de Montréal ont identifié divers impacts sur l'environnement, la santé et les personnes les plus à risque :

Les solutions pour contrer l'îlot de chaleur urbain

Deux solutions majeures sont proposées. La première est de remplacer les surfaces foncées comme les toits noirs et les routes asphaltées par des surfaces claires et réfléchissantes. La deuxième est d'augmenter la quantité d'espaces verts.

La figure 1.3 montre une étude du Heat Island Group sur les écarts de température entre différents types de pavages avec des albédos différents (réflectivités). Les albédos ont été mesurés simultanément. L'asphalte foncé et récent dégage un albédo de 5% et une température de 123°F (51°C). L'asphalte âgé émet un albédo de 15% et une température de 115°F (46°C). Un enduit prototype d'asphalte a été développé en collaboration avec Reed & Graham Inc. de San Jose. Cet enduit produit un albédo de 51% et une température de 88°F seulement (31°C).

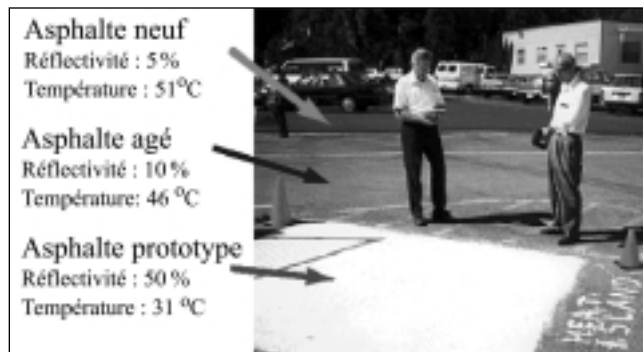


Figure 1.3 : Différents types de pavages à l'étude
(Source : Heat Island Group, 2000)

La deuxième solution repose sur la plantation d'arbres et l'aménagement d'espaces verts en milieu urbain. L'augmentation de la végétation aide à ombrager les villes du rayonnement solaire, favorise l'évapotranspiration et diminue la température de l'air. Ainsi, des arbres placés aux endroits stratégiques réduiront les coûts énergétiques de 10 % à 20 %. À plus petite échelle, chaque individu peut contribuer à abaisser la température de son quartier. Les façades de maisons ou d'immeubles à appartements recouverts de vignes et de jardins suspendus luxuriants offrent plus qu'un oasis de verdure dans un amas de béton.



Portrait thermique de Montréal

Aujourd'hui, avec la venue de la télédétection, il est possible de produire des images thermiques (ex. : satellite Landsat7, à faible coût) et ainsi de localiser et de suivre l'évolution des îlots de chaleur d'un milieu. Cette approche offre l'avantage de mesurer, sous une base récurrente, l'effet de l'application des diverses mesures de réduction. Donc, année après année, des secteurs seront ciblés et des actions concrètes seront prises sur le terrain pour contrer l'effet d'îlots de chaleur. Sur la carte thermique de la région de Montréal (figure 1.4), on distingue clairement les écarts de température entre les secteurs ruraux (gris pâle), la banlieue (gris moyen), les quartiers centraux (gris foncé) et les îlots de chaleur urbains (noir). On voit nettement les zones plus froides (gris pâle), comme le parc du Mont-Royal et l'Île Bizard en raison de leur végétation abondante, et les secteurs plus chauds (en noir), comme l'axe de l'autoroute 40, les secteurs industriels de Dorval et de Ville Saint-Laurent et le pôle d'Anjou qui sont composés de grandes surfaces asphaltées. En terminant, le phénomène des îlots de chaleur est un problème connu et inquiétant pour la population. L'implication des élus municipaux est primordiale et des mesures concrètes doivent être élaborées. Déjà à l'été 2001, le Service d'environnement de la Ville de Montréal a sollicité la population pour qu'elle laisse sa voiture à la maison et qu'elle utilise le transport en commun, la marche ou le vélo lors des journées de chaleur accablante.

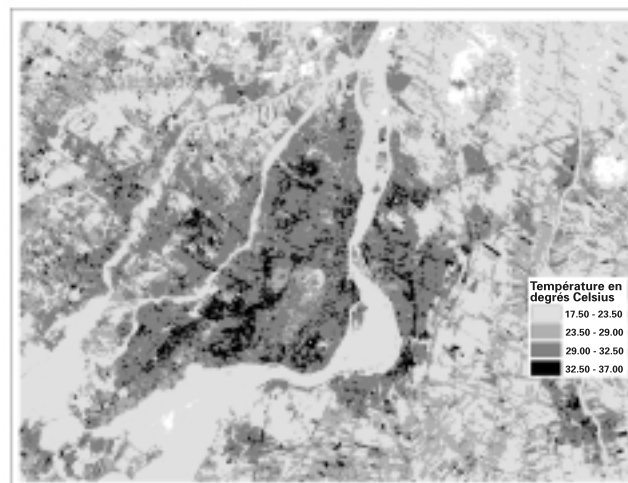


Figure 1.4 : Carte thermique de la région de Montréal.

Il a aussi été demandé aux montréalais de réduire l'utilisation d'appareils polluants comme les tondeuses à gazon. Certaines villes ontariennes ont par ailleurs interdit l'utilisation de peinture à base de solvants qui dégagent des composés organiques volatils. En été 2002, la Ville de Toronto a élaboré un plan d'intervention (Cool Toronto) pour combattre le phénomène des îlots de chaleur. La DSP de Montréal a également mis en action le plan « Quand il fait chaud pour mourir » pour contrer le problème. Présentement, l'arrondissement Plateau Mont-Royal s'intéresse à la question des îlots de chaleur urbains dans le cadre de l'élaboration de son chapitre d'arrondissement pour le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal. Une réduction de la température amenuiserait l'effet d'îlot de chaleur et favoriserait une économie d'énergie en abaissant la demande de climatisation. De plus, l'utilisation de couleurs et de matériaux mieux adaptés prolongerait la longévité des pavés et des toits. N'oublions pas qu'il s'agit là de la qualité de notre milieu de vie !

Réalisé par :

Frédéric Guay
candidat au diplôme de maîtrise en géographie, UQÀM

Yves Baudouin
professeur au département de géographie, UQÀM

Bibliographie

AUGER, N. et KOSATSKY, T., (2002) *Chaleur accablante*, Direction de la Santé Publique Montréal-Centre, 34 p.

BORNSTEIN, R. et LIN, Q., (2000) *Urban heat islands and summertime convective thunderstorms in Atlanta: three case studies*, Atmospheric Environment, vol. 34, n° 3, pp. 507-516.

ORGANISATION MONDIALE DE LA MÉTÉOROLOGIE, (2002) *Déclaration de l'OMM sur l'état du climat mondial en 2001*. <http://www.wmo.ch/index-en.html> (page web consultée le 10 décembre 2002).

STEWART, I. D., (2000) *Influence of meteorological conditions on the intensity and form of the urban heat island effect in Regina*, The Canadian Geographer, vol. 44, n° 3, pp. 209-320.

STREUTKER, D.R., (2002) *A remote sensing study of the urban heat island of Houston, Texas*, International Journal of Remote Sensing, vol. 23, n° 13, pp. 2595-2608.

TODHUNTER, P.E., (1989) *Environmental indices for the Twin Cities Metropolitan Area (Minnesota, USA) urban heat island*, Climate Research, vol. 6, n° 1, pp. 59-69.

VOOGT, J.A. et OKE, T.R., (1997) *Complete urban surface temperatures*, Journal of Applied Meteorology, vol. 36, no 19, pp. 1117-1132.

LANCEMENT DU PROJET-PILOTE VÉLO-VILLE

La théorie des petits pas

Comme annoncé dans la dernière édition du bulletin Collectivités viables, c'est le 4 juin dernier, lors de la Journée de l'air pur, que le projet-pilote Vélo-Ville, un concept novateur de vélos en libre-service offerts au personnel du MTQ dans le cadre du programme-employeur, a été lancé. Il s'agit d'une initiative de Vivre en Ville et du ministère des Transports du Québec (MTQ), en partenariat avec la Société immobilière Trans-Québec (SITQ), Le Vélo Vert et le Réseau de transport de la Capitale (RTC).

Dans le cadre de ce projet-pilote, dix vélos seront mis à la disposition des employé(e)s du MTQ du 4 juin au 30 septembre 2003, entre 7h30 et 17h30. Après avoir complété les procédures d'emprunt (mentionnons que ces procédures se distinguent par leur grande simplicité), l'employé(e) pourra utiliser le vélo de son choix pour ses déplacements d'affaires ou pour se dégourdir les jambes à l'heure du midi. Dix vélos, c'est peu, diront certains. Mais il faut bien commencer quelque part, diront d'autres...

Donner l'exemple

Dans la promotion du développement viable des collectivités, le domaine du transport est un incontournable. Le transport est un domaine dans lequel des actions concrètes doivent être menées à court, moyen et long terme pour que nos collectivités tendent vers un développement plus durable. C'est pourquoi Vivre en Ville fait la promotion du vélo comme mode de transport par ce projet concret, relativement peu coûteux et facilement « exportable » à tous les types d'entreprises et d'institutions. Le vélo, parce qu'il s'agit d'un mode de transport durable, doit aussi faire partie d'une stratégie intégrée de déplacements pour toutes les agglomérations québécoises, les petites comme les plus grandes. Au même titre que le transport en commun, le vélo doit devenir un réflexe, tant dans son utilisation que dans son inclusion dans le développement de l'espace urbain. C'est dans cet esprit que s'inscrit ce projet.

Pour sa part, en s'impliquant dans ce projet-pilote, le MTQ désire donner l'exemple. « Dans le contexte du Protocole de Kyoto et du Plan d'action québécois sur les changements climatiques, le ministère des Transports désire, par cette initiative, ouvrir la voie à un mode de déplacement efficace et écologique tout en encourageant les autres employeurs à jouer un rôle nouveau, celui de l'engagement dans la promotion et la gestion de déplacements efficaces de leur personnel », a souligné Daniel Hargreaves, de la Direction de la recherche et de l'environnement du MTQ. Ce projet s'inscrit dans la stratégie de

mobilité durable et efficace développée par le MTQ et ses partenaires.

Dans ce cas précis, le MTQ constitue à la fois le laboratoire et le tremplin vers le développement de dizaines de projets semblables dans toute l'agglomération de Québec.

En ce qui concerne les autres partenaires, ils ont tous un rôle essentiel au bon fonctionnement du projet. La SITQ fournit les supports à vélos et la gestion du prêt, par l'entremise de l'agent de sécurité de l'édifice. Le Vélo Vert est le fournisseur officiel des vélos. Fait intéressant : il s'agit d'une entreprise d'économie sociale, de réinsertion et de recyclage de vélos (nos vélos sont composés à 80 % de pièces neuves, le cadre est réusiné). Avec ce côté socioenvironnemental, Le Vélo Vert donne un sens encore plus durable à Vélo-Ville. Pour sa part, le RTC est non seulement commanditaire, mais en donnant un service de transport en commun, il offre un complément au vélo, chose essentielle à une mobilité durable. Parce que le vélo est plus efficace sur de courtes que sur de longues distances, parce que son utilisation est plus facile l'été que l'hiver, le transport en commun est le partenaire idéal du vélo, particulièrement lorsque ces deux modes sont bien intégrés, c'est-à-dire que les échanges d'un mode à l'autre sont facilités par diverses mesures. On parle alors d'intermodalité, dont l'application concrète prend le nom de « cocktail transport ».

Vélo-Ville, un service simple et gratuit !

Comment ce service fonctionne ? L'employé qui veut utiliser un des vélos de Vélo-Ville suit les étapes d'utilisation et le tour est joué !

Étape 1

L'employé doit se procurer un dépliant d'information et un contrat d'engagement au bureau de l'agent de sécurité au niveau A ou les télécharger dans l'Intranet. Évidemment, il doit les lire et remplir le contrat d'engagement, en n'oubliant pas de le signer.

Étape 2

L'employé doit aller à la rencontre des vélos et trouver celui qui lui plaît le plus. Les vélos se trouvent dans les supports près de la sortie du stationnement, au niveau C. Il note son numéro situé sur la plaquette sous le siège. S'il doit ajuster la selle, une clé est disponible au bureau de l'agent de sécurité au niveau A.

Étape 3

Au bureau de l'agent de sécurité, l'employé doit présenter une preuve de

travail au MTQ (carte d'employé, etc.). Il doit remplir et signer le contrat d'engagement et laisser en gage une pièce d'identité avec photo (permis de conduire, carte d'assurance maladie, etc.). Il doit aussi remplir le formulaire de suivi. En échange, l'agent de sécurité lui remettra un porte-clé (avec le numéro de son vélo) et un casque (s'il le désire).

Étape 4

L'employé retourne au niveau C. Il fait une inspection rapide du vélo. Il n'oublie surtout pas de verrouiller le vélo après chaque utilisation. Nous incitons les utilisateurs à porter le casque et à respecter le code de la sécurité routière !

Étape 5

Au retour, l'employé remet le vélo sur le support, il verrouille le cadenas, il remet la clé à l'agent de sécurité et récupère sa pièce d'identité.

S'il est victime d'un bris, d'une crevaison ou de n'importe quel autre problème technique, il signale le problème à l'agent de sécurité. Celui-ci nous transmet l'information. Nous nous chargerons d'effectuer les réparations nécessaires. En cas de bris ou d'intempéries, il peut appeler Taxi Coop en mentionnant qu'il a un vélo à faire transporter.

Ailleurs

À Montréal, plusieurs employeurs ont suivi cette année l'initiative de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) qui a débuté à l'été 2002. En effet, dix entreprises chapeautées par Voyagez futé ! – le Centre de gestion des déplacements du centre-ville de Montréal – ont mis en place des vélos en libre-service pour leurs employé(e)s. Et pour l'Europe, il serait bien trop long de mentionner toutes les entreprises offrant un service semblable...

Les suites

En 2004, nous ciblons la mise en service de 50 vélos, offerts par cinq à dix employeurs de la région. À moyen et long terme, nous envisageons l'implantation d'un véritable service de vélos communautaires « à grande échelle », avec des supports situés un peu partout dans la ville et des vélos en libre-service accessibles à toute la population. En somme, le projet-pilote Vélo-Ville est un petit pas pour le cyclisme urbain, un grand pas pour l'humanité...

Pascal Laliberté

chargé de projets, VIVRE EN VILLE

ACTIVITÉS DE VIVRE EN VILLE, PASSÉES ET À VENIR

8 et 9 avril : Tenue d'un kiosque au cégep de Lévis-Lauzon dans le cadre de la semaine thématique du département des Sciences Humaines sous le thème « Consommation ou fièvre acheteuse ».

16 avril : Soirée d'information et de sensibilisation à l'environnement auprès du regroupement du cercle des fermières de Sainte-Odile, en collaboration avec le CRE-Capitale-Nationale.

2 mai : Participation à l'assemblée de fondation du Conseil de Bassin Versant de la rivière Saint-Charles.

4, 5 et 6 mai : Participation au colloque international sur la gestion de la demande en transport « Des idées en mouvement », organisé par l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et l'Association pour Commuter Transportation (ACT).

6 mai : Formation horticole « Les bonnes pratiques écologiques au jardin » auprès des 20 participants du jardin collectif de l'Amitié de Charlesbourg.

7 mai : Présentation de Vivre en Ville et du projet de Maison de la Culture et de l'Environnement Salaberry auprès des membres de l'Institut de développement urbain de Québec.

9 et 10 mai : Tenue d'un kiosque dans le cadre du Carrefour de la citoyenneté responsable, organisé par les Établissements Verts Bruntland en partenariat avec RECY-QUÉBEC, Oxfam-Québec et le Club 2/3.

12 mai : Participation au «Forum 2003 sur la mise en œuvre du protocole de Kyoto», organisé par l'Association québécoise pour la maîtrise de l'énergie (AQME), l'Association de l'industrie électrique du Québec (AIEQ) et le Groupe de recherche en macroécologie (GRAME).

16 mai : Lancement du reportage vidéo sur le tramway de Strasbourg, produit par Vivre en Ville, en collaboration avec le CRUTEQ. Jérôme Vaillancourt, directeur général en entrevue avec Radio-Canada (télé et radio) et TQS.

4 juin : Tenue d'un kiosque dans le cadre de la « Journée de l'air pur » dans le hall des bureaux d'Environnement Canada. L'activité a permis de faire connaître les différents projets réalisés, ceux qui sont en cours de réalisation ainsi que les différentes activités menées par l'organisme en cours d'année. Lancement de Vélo-Ville (volet corporatif).

07 juin : Participation au Forum « Une vision pour Québec, L'Avenir maintenant, atelier sur le transport, » organisé par la Ville de Québec dans le cadre de son plan stratégique.

11 juin : « Les Agendas 21 de la théorie à la pratique pour l'application du développement durable dans nos collectivités. » Formation d'une journée de Vivre en Ville offerte à une vingtaine de personnes ; citoyens impliqués, élus locaux et professionnels de la pratique privée et publique

12 juin : Participation aux consultations de Transport Canada sur sa stratégie de développement durable.

17 juin : Participation à la journée de consultation concernant le plan directeur de gestion des espaces naturels de la Ville de Québec

17 juin et 11 septembre : Participation aux ateliers d'élaboration du plan de gestion des matières résiduelles de la Rive-Nord de la Communauté Métropolitaine de Québec.

30 juin-22 Août : Étude du potentiel de densification des tissus urbains le long des corridors de métrobus 800 et 801 à Québec. Travail de recherche effectué dans le cadre d'un stage d'été.

8 septembre : Reprise de l'émission de Vivre en Ville sur CKRL (89,1 FM). Participation de Jérôme Vaillancourt au débat de la Chaire publique de l'AÉLIÉS (Université Laval) sur le développement communautaire en milieu urbain, avec le philosophe Jonh Saul et la sociologue Andrée Fortin.

Du 15 au 21 septembre : 12^e édition de la « Semaine des transports collectifs et alternatifs ».

16 septembre : Colloque « Le transport, ça vous concerne! », organisé par Vivre en Ville, Accès transports viables, le ministère des Transports du Québec, le Réseau de transport de la Capitale, le groupe Roche Ltée, la Ville de Québec et la Chambre de commerce de Québec.

19 septembre : « Un outil pour se donner une vision à long terme : l'agenda local 21 ». Atelier-conférence organisé et tenu par Vivre en Ville dans le cadre du colloque annuel du Réseau Québécois des Villes et Villages en Santé à Saint-Georges de Beauce.

24 septembre : Présentation de Vivre en Ville et du concept de collectivités viables aux Mercredis de l'AMT (Agence métropolitaine de transport) à Montréal.

1^{er} et 15 octobre : Organisation et participation de deux séances de réflexion avec des résidents propriétaires pour la réalisation d'un projet de réaménagement de ruelle. Projet en collaboration avec La démarche de revitalisation des premiers quartiers de Trois-Rivières.

2 octobre : Présentation du concept de collectivités viables aux membres de la Commission du schéma d'aménagement et du plan directeur de la Ville de Québec

7 octobre au 4 novembre : Participation aux séances de consultation par arrondissement concernant la planification stratégique de la Ville de Québec.

9 octobre : Lancement de la campagne nationale menée par la coalition pour l'amélioration du financement des sociétés de transport en commun.

16 octobre : Participation à la séance de consultation concernant la planification des nouveaux lotissements résidentiels de la Ville de Québec.

24 octobre : Participation au groupe de travail de la Société

VIDONS NOS SOUS-SOLS :

PROTÉGEONS-NOUS

CONTRE LES INCENDIES

PROTÉGEONS NOTRE PLANÈTE



Toute la population est invitée à venir déposer à La Commode, Fripes et trouvailles située aux Galeries Sainte-Anne, 1500 d'Estimauville (coin boul. Sainte-Anne), à Québec, les vieux contenants de peinture et de teinture encombrants et dangereux. La matière ainsi recueillie sera retournée à Peintures Récupérées de Victoriaville qui l'utilisera pour en fabriquer de la nouvelle.

Participer à une telle collecte, c'est faire d'une pierre trois coups : vider les sous-sols, les cabanons, les rangements, etc ; minimiser les risques d'incendies et d'accidents ; protéger notre planète et celle de nos enfants.

Pour info. :

JACQUES BEAUDET, directeur général 660-6000 ou jbeaudet@lacommode.qc.ca

d'habitation du Québec concernant la Politique d'habitation.

28 octobre : Participation à la soirée de consultation publique concernant le Plan triennal d'immobilisation de la Ville de Québec.

30 et 31 octobre : Activités promotionnelles du Programme d'efficacité énergétique aux centres locaux d'emploi des Quartiers Historiques et de Limoilou à Québec.

7 novembre : Kiosque dans le cadre du colloque « Eau de source et de ressource » organisé par l'Association québécoise pour la promotion de l'éducation relative à l'environnement (AQPERE).

3 et 4 décembre : Participation aux « 7^e Journées annuelles de santé publique » (JASP) qui ont comme thème cette année « On veille sur l'avenir ». Le 3 décembre sera réservé au thème « Protocole de Kyoto, transport et enjeux de santé publique ». Pour plus d'informations et vous inscrire : www.inspq.qc.ca/jasp/

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 cents 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. ✪

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.

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 intervenants 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.



Le bulletin d'information de Vivre en Ville



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

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



FORMULAIRE D'ADHÉSION

JE DÉSIRE DEVENIR MEMBRE OU RENOUELLER 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

PRIÈRE DE LIBELLER VOTRE CHÈQUE AU NOM DE :
VIVRE EN VILLE

1085, AVENUE DE SALABERRY, BUREAU 313, QUÉBEC (QUÉBEC) G1R 2V7
TÉLÉPHONE: (418) 522-0011 | TÉLÉCOPIEUR: (418) 522-7555
COURRIEL: info@vivreenville.org

PRÉNOM / NOM _____

ORGANISME _____

FONCTION _____

ADRESSE _____

VILLE _____ TÉLÉPHONE _____

PROVINCE / PAYS _____ TÉLÉCOPIEUR _____

CODE POSTAL _____

COURRIEL _____

MODE DE PAIEMENT

Par chèque

Visa

Master Card

Montant _____

NOM DU DÉTENTEUR DE LA CARTE _____

Montant _____

N° CARTE _____

DATE D'EXPIRATION _____

SIGNATURE _____

DATE _____