



Vers des collectivités viables

Guide I

DE LA THÉORIE À L'ACTION

Urbanisme

Aménagement

Développement durable

Communauté

Planification



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

TABLE DES MATIÈRES

PARTIE I : Regard global sur le développement viable des collectivités

CHAPITRE I : INTRODUCTION

| | | |
|-------|---|----|
| ❧ 1.1 | Contexte et démarche | 1 |
| | ❧ Vivre en Ville : sa mission, sa démarche | 1 |
| | ❧ L'aménagement du territoire et le développement urbain au Québec : bref aperçu de l'enjeu majeur de l'étalement urbain | 3 |
| ❧ 1.2 | Présentation du guide | 7 |
| | ❧ Objectifs | 7 |
| | ❧ Orientation et méthodologie | 8 |
| | ❧ Clientèles visées, utilisation du guide et retombés escomptés | 9 |
| ❧ 1.3 | Brève introduction au concept général de développement durable | 11 |
| | ❧ La définition et les principes fondamentaux du développement durable | 12 |
| | ❧ Les efforts internationaux et les principaux enjeux | 14 |
| | ❧ L'importance du volet urbain du développement durable : les collectivités viables | 17 |

CHAPITRE II : DÉFINIR LE DÉVELOPPEMENT VIABLE DES COLLECTIVITÉS

| | | |
|-------|---|----|
| ❧ 2.1 | Le concept général de collectivité viable | 19 |
| | ❧ Définition | 19 |
| | ❧ Principales implications pratiques | 21 |
| | ❧ Les caractéristiques générales d'une collectivité viable | 21 |
| ❧ 2.2 | Importance du caractère holistique de la démarche: l'approche écosystémique | 29 |
| | ❧ L'approche écosystémique | 29 |
| ❧ 2.3 | Diverses échelles d'analyse et d'application | 32 |
| | ❧ La région et l'agglomération | 33 |
| | ❧ La municipalité, l'arrondissement, le village | 42 |
| | ❧ Le quartier, le développement urbain | 50 |

PARTIE 2 : Favoriser le développement viable des collectivités

CHAPITRE III : CRÉER LES CONDITIONS FAVORABLES : LE RÔLE DES GOUVERNEMENTS CENTRAUX

| | | |
|-------|---|----|
| ❖ 3.1 | Le développement durable des collectivités et la défense de l'intérêt public | 63 |
| ❖ 3.2 | Pour une approche globale et intégrée : décloisonnement et intégration horizontale | 65 |
| ❖ 3.3 | L'équilibre entre une approche hiérarchique et une approche concertée | 69 |
| ❖ 3.4 | Principaux types de mesures gouvernementales pouvant favoriser le développement urbain et régional viable | 71 |
| ⊕ A : | Procurer un cadre législatif global de développement durable du territoire et des collectivités | 72 |
| ⊕ B : | Favoriser un régionalisme renforcé et des visions d'agglomération cohérentes | 81 |
| ⊕ C : | Procurer un contexte favorable à une planification territoriale intégrée et durable | 86 |
| ⊕ D : | Jouer le rôle d'incitateur : influencer le marché et appuyer les innovations | 90 |
| ⊕ E : | Appuyer financièrement les intervenants et projets de développement durable des collectivités | 91 |
| ⊕ F : | Sensibiliser et informer le public pour forger un appui grandissant au développement viable des collectivités | 93 |

CHAPITRE IV : LES ÉCHELLES RÉGIONALE ET LOCALE : L'IMPORTANCE DES APPROCHES HOLISTIQUES ET DES PARTENARIATS

| | | |
|-------|--|----|
| ❖ 4.1 | Paliers régionaux et locaux : acteurs privilégiés et cruciaux pour la mise en œuvre du développement durable | 95 |
| ⊕ | L'émergence du régionalisme : pour un aménagement et un développement cohérent et concerté | 95 |
| ⊕ | Les échelles régionale et locale et la concrétisation des collectivités viables | 97 |
| ⊕ | Quelques facteurs clés de succès | 97 |

| | | |
|--------|--|-----|
| XX 4.2 | Au départ : donner priorité aux approches et aux démarches globales menées en partenariats | 100 |
| | ◊ Les <i>Agendas Locaux 21</i> | 100 |
| | ◊ D'autres approches holistiques de développement durable aux échelles régionale et locale | 108 |
| XX 4.3 | Démarche globale vers un développement durable : synthèse du processus | 115 |

CHAPITRE V : LE RENOUVEAU DANS LA PLANIFICATION ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

| | | |
|--------|--|-----|
| XX 5.1 | Un nouveau modèle pour la planification spatiale | 119 |
| | ◊ La ville fonctionnaliste moderne ou la séparation des fonctions urbaines | 120 |
| | ◊ Une nouvelle planification misant sur la mixité, l'intégration et l'utilisation efficace du territoire | 123 |
| XX 5.2 | Les plans globaux et stratégiques d'aménagement et de développement du territoire, des collectivités | 125 |
| | ◊ L'approche stratégique et la planification territoriale | 125 |
| | ◊ Le contenu et l'essence des plans | 129 |
| | ◊ La démarche générale | 135 |
| | ◊ Diverses échelles d'application : des exemples remarquables de plans intégrés | 139 |
| XX 5.3 | Un renouveau des outils d'urbanisme en fonction de critères de développement durable | 156 |
| | ◊ Le zonage traditionnel répond mal aux nouveaux enjeux et aux impératifs du développement durable | 156 |
| | ◊ D'un zonage traditionnel standardisé à un zonage renouvelé, plus flexible et plus ciblé | 157 |
| | ◊ Des outils de planification spatiale pour un développement plus durable | 161 |
| | ◊ Changer les règles pour réellement mettre en œuvre les stratégies globales de développement durable | 169 |

PARTIE 3 : La mise en œuvre – actions et initiatives concrètes

CHAPITRE VI : LA PRÉSERVATION DES RESSOURCES

| | | |
|--------|--|-----|
| XX 6.1 | Le métabolisme urbain, l'empreinte écologique de la ville | 177 |
| | ◊ L'écosystème urbain | 177 |
| | ◊ La nature des échanges au sein de l'écosystème urbain : caractéristiques du métabolisme linéaire | 177 |
| | ◊ Consommation et conservation des ressources | 179 |
| | ◊ Des issues : le métabolisme circulaire, l'utilisation de ressources renouvelables | 181 |

| | | |
|-------|---|-----|
| ✘ 6.2 | La préservation de la qualité de l'air | 183 |
| | • La réduction de la pollution atmosphérique en milieu urbain | 183 |
| | • La réduction des émissions de gaz à effet de serre | 187 |
| ✘ 6.3 | La préservation de l'énergie | 196 |
| | • Favoriser l'usage des énergies renouvelables pour le développement urbain | 196 |
| | • L'efficacité énergétique | 200 |
| ✘ 6.4 | La préservation et la gestion de la ressource eau | 212 |
| | • La préservation de la ressource eau | 212 |
| | • La gestion de l'eau et des écosystèmes aquatiques | 200 |
| ✘ 6.5 | La gestion des matières résiduelles | 241 |
| | • Le milieu municipal | 241 |
| | • Le secteur de la construction et de la déconstruction | 245 |
| | • Le secteur industriel | 248 |

CHAPITRE VII : AMÉNAGEMENT URBAIN ET RÉGIONAL ET RESTRUCTURATION DES COLLECTIVITÉS

| | | |
|-------|--|-----|
| ✘ 7.1 | L'aménagement de la région, de l'agglomération | 255 |
| | • La forme régionale viable optimale | 255 |
| | • La gestion de l'urbanisation | 260 |
| ✘ 7.2 | L'aménagement urbain des quartiers, des milieux de vie et de travail | 269 |
| | • La forme urbaine viable, ou le design général du quartier | 269 |
| | • Des principes et des critères de design urbain | 284 |
| ✘ 7.3 | Des actions pour la restructuration des collectivités | 310 |
| | • La restructuration des centres-villes et des quartiers centraux | 310 |
| | • La restructuration des sites industriels et portuaires obsolètes | 318 |
| | • La restructuration des premières banlieues et autres aires périphériques | 329 |

CHAPITRE VIII : ACCESSIBILITÉ, MOBILITÉ ET TRANSPORTS VIABLES

| | | |
|-------|--|-----|
| ✘ 8.1 | L'envahissement automobile et sa dépendance : un problème de fonds commun à la plupart des agglomérations modernes | 339 |
|-------|--|-----|

| | | |
|--------|--|-----|
| ❧ 8.2 | Le transport viable | 345 |
| | ❖ Définition du transport viable | 345 |
| | ❖ Pour une stratégie complète vers une mobilité urbaine viable | 345 |
| ❧ 8.3 | Sensibiliser et mettre en place des dispositifs en faveur des transports viables | 348 |
| ❧ 8.4 | Renverser la tendance : faire un choix en faveur des transports viables | 350 |
| ❧ 8.5 | Impliquer les gouvernements pour favoriser les transports viables | 356 |
| ❧ 8.6 | Intégrer les stratégies de transport et la planification urbaine | 357 |
| | ❖ La forme urbaine et métropolitaine favorable aux transports collectifs et alternatifs | 358 |
| | ❖ Les transports collectifs comme outils de redéveloppement urbain et de requalification des espaces urbains | 371 |
| ❧ 8.7 | Favoriser les transports collectifs | 373 |
| | ❖ Gestion des transports collectifs à l'échelle régionale | 373 |
| | ❖ Le support financier des autorités publiques et les partenariats public-privé | 376 |
| | ❖ Assurer l'efficacité du service pour favoriser un taux d'utilisation élevé | 378 |
| | ❖ Des mesures de gestion de la demande (<i>Transport Demand Management – TDM</i>) | 384 |
| | ❖ L'automobile : un transport collectif potentiel mais souvent négligé | 385 |
| ❧ 8.8 | Favoriser le développement d'une mobilité douce | 388 |
| | ❖ Favoriser la marche | 389 |
| | ❖ Le vélo comme moyen de transport | 393 |
| ❧ 8.9 | Implanter des mesures restrictives économiques et physiques envers l'utilisation de l'auto-solo | 396 |
| ❧ 8.10 | Viabiliser le transport des marchandises : transfert modal, intermodalité et efficacité | 403 |
| ❧ 8.11 | Dépassons l'automobile ! | 407 |

CHAPITRE IX: COLLECTIVITÉS SAINES ET VERTES

| | | |
|-------|---|-----|
| ❧ 9.1 | Vers des collectivités saines | 411 |
| | ❖ Les facteurs de stress en milieu urbain | 411 |
| | ❖ Les caractéristiques d'une communauté en santé | 416 |
| ❧ 9.2 | Vers des collectivités vertes | 418 |
| | ❖ Le design et l'aménagement des espaces comme opportunité de verdir la ville | 424 |
| | ❖ Le verdissement des collectivités | 428 |

| | |
|---|------------|
| ❖ L'urbanisme écologique | 444 |
| ❖ Le potentiel écologique des bâtiments et l'architecture durable | 458 |
| ❖ 9.3 Les espaces verts régionaux et les milieux naturels | 469 |
| ❖ Les milieux naturels et les espaces verts régionaux en tant qu'infrastructures vertes | 469 |
| ❖ L'implantation d'espaces verts protégés (leurs formes) | 472 |
| ❖ Mécanismes de mise en œuvre de la protection d'espaces naturels | 480 |

CHAPITRE X: LE DÉVELOPPEMENT SOCIAL DURABLE DES COLLECTIVITÉS ET LA PARTICIPATION DU PUBLIC

| | |
|--|------------|
| ❖ 10.1 Le contexte actuel et les facteurs qui influencent la qualité de vie | 487 |
| ❖ 10.2 Principes pour une meilleure répartition des moyens | 492 |
| ❖ 10.3 Une vision commune | 494 |
| ❖ 10.4 Des priorités sociales | 505 |
| ❖ L'équité | 505 |
| ❖ L'accessibilité | 515 |

CHAPITRE XI: ASPECTS ÉCONOMIQUES DU DÉVELOPPEMENT VIABLE DES COLLECTIVITÉS

| | |
|--|------------|
| ❖ 11.1 Le développement durable des collectivités comme facteur de développement économique | 525 |
| ❖ 11.2 Le développement durable des collectivités comme source d'économies | 530 |
| ❖ Économies pour le domaine public et les particuliers | 530 |
| ❖ Économies pour les entreprises privées | 531 |
| ❖ 11.3 L'expertise et les technologies vertes : des possibilités d'innovations rentables | 533 |
| ❖ L'écologie industrielle et les écoindustries | 534 |
| ❖ Expertise et technologies vertes | 534 |
| ❖ Les programmes et les outils favorisant les industries vertes et la consommation durable | 535 |
| ❖ 11.4 Le développement durable comme facteur de développement socioéconomique | 539 |

| | | |
|--------|---|-----|
| ❧ 11.5 | Mesures économiques incitatives favorisant le développement durable des collectivités | 543 |
| ❧ | Taxes et redevances | 543 |
| ❧ | Subventions et mesures fiscales incitatives | 545 |
| ❧ | Droits échangeables ou crédits | 546 |
| ❧ 11.6 | Les villes et les nouvelles technologies de l'information | 547 |

CHAPITRE XII : LES COLLECTIVITÉS VIABLES ET LE MILIEU RURAL : BREF REGARD SUR LES ENJEUX ET PISTES D'ACTION

| | | |
|--------|---|-----|
| ❧ 12.1 | Les caractéristiques et enjeux du milieu rural | 555 |
| ❧ | Le territoire rural | 555 |
| ❧ | Les grands enjeux territoriaux | 556 |
| ❧ 12.2 | La viabilité des collectivités rurales isolées : exemples d'initiatives | 558 |
| ❧ 12.3 | Les paysages | 564 |
| ❧ | Des éléments de problématique et de définition | 564 |
| ❧ | La Charte du paysage québécois | 570 |

PARTIE 4 : Suivre l'évolution du développement et amorcer le virage pour bâtir un Québec plus durable

CHAPITRE XIII : LES INDICATEURS LOCAUX DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

| | | |
|--------|---|-----|
| ❧ 13.1 | Définitions et concepts concernant les indicateurs de développement durable | 573 |
| ❧ 13.2 | Objectifs et usages des indicateurs de développement durable | 575 |
| ❧ 13.3 | Critères pour la sélection d'indicateurs de développement durable | 577 |

| | | |
|--------|---|-----|
| ❧ 13.4 | Le processus d'élaboration d'indicateurs de développement durable | 578 |
| | ❖ Les intervenants impliqués dans le processus d'élaboration | 579 |
| | ❖ Les indicateurs de durabilité et la technologie | 583 |
| | ❖ Des formats variables selon le contexte | 584 |
| ❧ 13.5 | Efficacité et impacts des indicateurs de durabilité | 590 |

CHAPITRE XIV : CONCLUSION

| | | |
|--------|---|-----|
| ❧ 14.1 | Synthèse des idées maîtresses du guide | 593 |
| ❧ 14.2 | Recommandations générales pour un développement durable des collectivités québécoises | 599 |

| | |
|----------|-----|
| ANNEXE A | 605 |
|----------|-----|

| | |
|----------|-----|
| ANNEXE B | 607 |
|----------|-----|

| | |
|-----------|-----|
| GLOSSAIRE | 611 |
|-----------|-----|

| | |
|---------------------|-----|
| INDEX DES MOTS CLÉS | 615 |
|---------------------|-----|

| | |
|-------------------------|-----|
| INDEX DES ÉTUDES DE CAS | 627 |
|-------------------------|-----|

| | |
|-----------------------------|-----|
| INDEX DES TABLEAUX SYNTHÈSE | 635 |
|-----------------------------|-----|

8.4

Renverser la tendance : faire un choix en faveur des transports viables

Le développement de mesures favorisant réellement les transports viables nécessite une prise de position claire des acteurs concernés. Ceci permet d'élaborer une vision concernant les transports viables au sein d'une agglomération, d'une collectivité et, surtout, de se donner les moyens de la réaliser.

De manière générale, ces mesures se rattachent à l'un ou l'autre de ces trois types d'action :

- ☞ appliquer une planification et un aménagement du territoire intégrés et coordonnés aux TCA ;
- ☞ promouvoir et mettre en place des alternatives viables aux déplacements en automobile et en véhicule motorisé ;
- ☞ rendre l'automobile et le camion moins attractifs, entre autres par la sensibilisation.

Ces mesures reposent sans aucun doute, et avant tout, sur la cohérence. Si on veut limiter l'utilisation de la voiture, il faut offrir aux utilisateurs « déposés » le plus d'alternatives efficaces possibles pour que ceux-ci puissent continuer à se déplacer sans que leur

temps de déplacement soit affecté. Bref, les mesures « désincitatives » touchant l'automobile doivent être accompagnées de mesures incitatives et surtout concrètes touchant l'amélioration des systèmes de TCA. Il faut également une combinaison de mesures judicieusement choisies, se renforçant mutuellement et évitant les effets secondaires négatifs.

ÉTUDE DE CAS

LA POLITIQUE DES DÉPLACEMENTS URBAINS DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE STRASBOURG, FRANCE

La *Communauté Urbaine de Strasbourg* a adopté, au début des années 1990, un plan de déplacement urbain (PDU) dont l'objectif est de favoriser l'utilisation de modes de transport alternatifs à l'automobile de façon à améliorer la qualité de l'environnement et du cadre de vie urbain. C'est ainsi que cette politique s'attaque à l'hégémonie de la voiture dans une ville où près de 75% des déplacements mécanisés s'effectuaient en automobile à la fin des années 1980. Le rééquilibrage des modes de transport s'appuie sur trois axes principaux qui permettent de créer une forme de discrimination positive favorisant le transport public, l'utilisation des vélos et les piétons. Ces trois axes sont :

- ☞ réduire la circulation et le stationnement ;
- ☞ privilégier le transport public et le vélo ;
- ☞ aménager des espaces urbains pour faciliter la circulation des piétons.

Le nouveau tramway, au cœur de la politique de rééquilibrage du transport urbain :

L'implantation d'un réseau de tramways à Strasbourg, décidée en 1989, est un choix politique qui a permis de redéfinir la place des divers modes de déplacements dans la ville et de valoriser l'image du transport public. Cette vision a été motivée par l'aspect novateur d'un SLR moderne dont l'utilité dépasse largement le transport des usagers ; dans le contexte de Strasbourg, le tramway est utilisé comme un outil d'aménagement et de valorisation des espaces urbains. En effet, l'implantation du tramway à Strasbourg a été accompagnée de nombreuses interventions qui ont permis de redessiner les espaces publics traversés et de réaménager des places publiques.



L'implantation du tramway s'est faite de façon à prendre en compte les différents modes de transport et l'amélioration du cadre de vie urbain. La politique des déplacements établit un ordre de priorité qui met en tête la place du piéton, suivi de celle du transport public, de celle du vélo et finalement de celle de l'automobile. Cet ordre de priorités se reflète dans la façon dont le tramway est implanté et comment les espaces adjacents sont réaménagés. Le réseau de tramways de Strasbourg devrait être achevé vers 2010, avec quatre lignes qui vont s'étirer sur 35 km.

Les initiatives complémentaires au tramway :

Le tramway de Strasbourg est aussi accompagné d'initiatives complémentaires, dont les parkings-relais qui sont situés en périphérie du centre-ville, à la sortie des grands axes routiers et à proximité de stations de tramway. Près de 90% des utilisateurs de ces parkings-relais stationnaient leurs voitures, avant, en plein centre-ville.

Le réseau de bus de Strasbourg a été redéveloppé pour bien compléter le système de tramways. Certaines lignes ont été modifiées, d'autres créées, et plusieurs voies sont réservées aux bus. Des stations d'échange qui mettent autobus et tramways en contact direct ont aussi été implantées. La flotte de véhicules a été modernisée et un plan d'acquisition de bus moins polluants a été mis en œuvre.

Plusieurs secteurs du centre-ville ont été réaménagés pour favoriser les piétons et les cyclistes. Des places publiques ont été étendues et des zones piétonnes existantes ont été reliées. Les limites de vitesse ont été réduites à 30 km/h dans plusieurs zones du centre-ville. Un réseau continu de voies cyclables est aussi implanté et s'étend sur plus de 300 km.

Pour en savoir plus :
[www.mairie-strasbourg.fr/
F/rub_1/transports/index.htm](http://www.mairie-strasbourg.fr/F/rub_1/transports/index.htm)



Le tram de Strasbourg, moderne, efficace, esthétique et résolument urbain.

Photo : Vivre en Ville.

Tableau 7.5 :
Principales conditions d'atténuation de la densité perçue ¹³

- ☞ ne pas être entouré de bâtiments uniformes ;
- ☞ avoir vue sur des arbres ou des espaces verts ;
- ☞ ne pas entendre les voisins à travers les murs ;
- ☞ ne pas être dérangé par les activités extérieures des voisins ;
- ☞ être à l'abri des regards indiscrets ;
- ☞ ne pas avoir l'impression de vivre dans un « projet » ;
- ☞ avoir la possibilité de personnaliser la façade de son domicile ;
- ☞ avoir un logement un peu différent de celui du voisin ;
- ☞ ne pas se battre pour une place de stationnement.

Cette position concernant la hausse globale des densités et la diversification des typologies d'habitation au sein des agglomérations s'appuie sur les idées suivantes :

- ☞ D'abord, des collectivités plus diversifiées et compactes sont plus viables à plusieurs égards : minimisation de l'étalement urbain, rapprochement des habitations, des lieux de travail et des lieux de service, plus grande efficacité énergétique, rentabilité du transport en commun, moins d'émissions polluantes, plus de mixité sociale, plus de vitalité, etc.
- ☞ Les développements plus compacts sont plus économiques pour les collectivités et les individus : des lots moins larges abaissent de façon significative le nombre de mètres (par ménage) de rue, d'égout et d'autres infrastructures. Une étude américaine évaluait à 26 000 \$US (1987) les coûts en capitaux par ménage pour un développement ayant une densité de 12 unités par hectare ; ces coûts chutaient à 20 000 \$US et 17 000 \$US pour des densités respectives de 25 et

37 unités par hectare.¹⁴ Des investissements moins importants en capitaux peuvent favoriser des coûts plus abordables pour les habitations et même des taxes municipales moins élevées. (Voir aussi le chapitre II sur les aspects économiques pour plus de détails sur les économies potentielles relatives à des formes urbaines plus compactes.)

- ☞ La diversification de l'offre en habitation répond à une tendance lourde concernant des besoins diversifiés des ménages (impératifs démographiques et socioéconomiques en faveur d'une telle diversification : vieillissement de la population, ménages reconstitués ou monoparentaux, célibataires, etc.).
- ☞ Une hausse substantielle des densités est possible, même dans des secteurs composés majoritairement de maisons détachées ou jumelées, grâce à des mesures simples d'aménagement touchant autant les espaces du domaine public (largeurs de rue révisées à la baisse, etc.) que ceux du domaine privé (lots moins larges et espaces avant moins importants, cours arrière plus petites mais mieux aménagées et donc plus intimes, etc.).

- ☞ les maisons jumelées et mêmes les maisons en rangées (bien conçues, comportant une cour privée intime et situées dans des milieux stimulants) peuvent représenter des alternatives fort intéressantes à la maison détachée (encore une fois, sans vouloir l'exclure).

« Des développements plus compacts sont possibles, ayant une densité globale plus élevée que les développements conventionnels, tout en comprenant majoritairement des maisons détachées, jumelées et en rangée. »¹⁵

13 Clare COOPER MARCUS et Wendy SARKISSIAN. *Housing as if People Mattered*, Berkeley, University of California Press, 1988.

14 URBAN LAND INSTITUTE, sous la direction de James E. FRANK. *The Costs of Alternative Development Patterns, 1989* (tiré de Ministère des Affaires municipales et du logement de l'Ontario, *Making Choices: Alternative Development Standards*, Toronto, Publications Ontario Bookstore, 1995, p.7).

15 MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DU LOGEMENT DE L'ONTARIO. *Making Choices: Alternative Development Standards*, Toronto, Publications Ontario Bookstore, 1995, p.7.

Les toits-terrasses offrent des espaces extérieurs privés ou semi-privés exceptionnels et devraient être aménagés et planifiés partout où cela est possible.



Les toits verts (entièrement végétalisés) ajoutent à l'attrait visuel et aux caractéristiques écologiques du projet (efficacité énergétique du bâtiment, réduction de l'eau de ruissellement, etc.).



Photos : Vivre en Ville.

Le développement durable des collectivités: un enjeu majeur pour les sociétés d'aujourd'hui et de demain

Tendre vers des **collectivités viables** c'est favoriser, dans la perspective du développement durable, une vision et une planification intégrées et à long terme du territoire pour faire face aux enjeux économiques, sociaux et environnementaux d'aujourd'hui et de demain.

Les collectivités viables ne sont plus uniquement associées à des impératifs de qualité de vie aux plans social et environnemental. Dans un contexte de plus en plus global et concurrentiel, il s'agit désormais d'un facteur d'attrait, de compétitivité, de vitalité économique et de maximisation des investissements publics et privés.

Un outil exhaustif centré sur l'action et les solutions

Fruit de plus de quatre années de recherches par l'équipe de Vivre en Ville et de plusieurs missions à l'étranger, le *Guide Vers des collectivités viables; de la théorie à l'action* se veut un outil idéal tant pour se familiariser avec le concept de collectivité viable que pour avoir une connaissance approfondie de ses applications dans divers domaines qui touchent le développement des régions, des agglomérations, des municipalités, des quartiers et des milieux de vie.

Le guide présente des approches et des cas relatifs à des thèmes variés comme la planification stratégique, la planification spatiale et 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.

Décliné en trois volumes et totalisant 637 pages, ce guide, abondamment illustré et muni de plusieurs index pour en faciliter la consultation, présente les diverses facettes du concept de collectivité viable en s'appuyant sur plus de 200 initiatives et expériences d'ici et de partout à travers le monde. Il présente de nombreuses solutions, des synthèses ainsi que de multiples adresses Internet permettant un approfondissement et des démarches ultérieures. Chacun des volumes contient une section couleur pour rassembler les documents visuels des meilleurs projets. Un véritable outil pour améliorer la qualité de vie et mettre en œuvre le développement durable des collectivités.

À tout un chacun de devenir acteur de changement dans son milieu, son organisation !

Ce guide saura susciter l'intérêt et inspirer dans leurs actions tant les élus et administrateurs locaux que les décideurs des divers paliers de gouvernement, les professionnels des domaines privé et public, les promoteurs et constructeurs immobiliers, les chercheurs et professeurs, les groupes d'intérêt, les associations de citoyens et toute personne intéressée et préoccupée par la qualité de son milieu de vie.

Bref, ce guide se veut une inspiration pour les intervenants, québécois et autres, afin qu'ils s'approprient le concept de collectivité viable, l'adaptent à leur contexte et le mettent ainsi en œuvre dans leurs projets.

Vivre en Ville, le regroupement québécois pour le développement urbain, rural et villageois viable (www.vivreenville.org), 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 éducatifs 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 optimal du territoire, contribuant au bien-être physique et psychologique de la population.



Merci à tous les intervenants pour leur participation à réalisation de cet ouvrage, qui a été produit grâce à la participation financière de:



FONDS D'ACTION
QUÉBÉCOIS POUR LE
DÉVELOPPEMENT DURABLE

Québec 

Canada 

© 2004 Vivre en Ville

Toute reproduction sans autorisation constitue une violation en vertu des lois applicables.

ISBN 2-923263-00-6
ISBN 2-923263-01-4
Dépôt légal - Bibliothèque nationale du Québec, 2004
Dépôt légal - Bibliothèque nationale du Canada, 2004