

La ville est remplie d'avantages parfois insoupçonnés qui viennent s'ajouter à ceux bien connus. Avec la conscience nouvelle de la nécessité d'un développement urbain durable, les avantages sont appelés à croître et à se consolider au cours des prochaines années. On cherche désormais à développer les transports en commun et les voies accueillantes pour les piétons, contribuant ainsi à un développement urbain compact où les activités sont accessibles à la marche!

### LA VILLE COMPACTE

La densité urbaine supporte la vitalité économique, fournit une variété inégalée de choix d'habitations, permet d'améliorer la qualité de l'air, puis laisse une place au développement des transports actifs et collectifs.<sup>i</sup> En utilisant l'espace urbain d'une façon efficiente, on laisse intactes des terres agricoles situées à proximité de la ville, lesquelles fournissent des produits frais et locaux.<sup>ii</sup> Un quartier compact c'est un « village urbain » conçu à une échelle humaine.

#### Quelques statistiques sur les avantages environnementaux de la densité urbaine

- Les habitations typiques de la ville permettent des économies d'électricité de 15 à 70%. Les maisons jumelées en rangées consomment de 15 à 30% moins d'énergie que les bungalows. Les appartements situés dans des édifices résidentiels de plusieurs étages consomment jusqu'à 70% moins.
- Habiter en ville exige 4 fois moins de ressources. Puisque la densité y est plus élevée, y vivre nécessite environ 4 fois moins d'énergie, de matériaux de construction, d'infrastructures, de services publics, etc.

Source : Lefebvre, Guérard et Drapeau (1995)<sup>iii</sup>

Un important avantage de la ville est l'accessibilité de tous les services nécessaires de même que des emplois. La Ville de Montréal a évalué à près de 118 heures par année les économies de temps réalisables par les ménages habitant Montréal seulement en évitant la congestion routière à l'entrée de la ville.<sup>iv</sup>

Le développement de la ville autour de voies accueillantes pour les piétons et d'axes de transports collectifs, plutôt que d'imposantes routes ou autoroutes centrées sur les voitures, est maintenant reconnu comme nécessaire. On améliore ainsi la mobilité et la qualité de vie des habitants de la ville. En favorisant l'augmentation de la densité de population, on stimule

du même coup la revitalisation des zones négligées de la ville.<sup>v</sup>

#### Les caractéristiques de la ville compacte

- Densité des résidences et de l'emploi élevée;
- Usage mixte des terrains et des bâtiments;
- Usage détaillé du territoire (proximité d'usages variés et tailles relativement petites des parcelles de terrains);
- Interactions sociales et économiques augmentées;
- Développement des zones adjacentes inoccupées, abandonnées ou servant au stationnement;
- Développement urbain contenu, délimité par des limites claires;
- Infrastructures urbaines efficaces, particulièrement concernant les égouts et conduites d'eau;
- Transport multimodal;
- Degré élevé d'accessibilité à l'échelle locale et régionale;
- Degré élevé de connectivité des rues, incluant les trottoirs et pistes cyclables;
- Degré élevé d'imperméabilisation des surfaces;
- Ratio d'aires ouvertes peu élevé;
- Planification de l'aménagement du territoire centralisée ou en coordination étroite;
- Capacité fiscale suffisante des gouvernements pour financer les infrastructures et installations urbaines.

Source : Neuman (2005), cité dans OCDE (2010), p.131<sup>vi</sup>

D'un point de vue financier, s'établir en ville peut représenter des économies substantielles. Le tableau ci-dessous montre que l'économie d'une seule voiture peut permettre à un couple de défrayer une part importante des coûts d'une hypothèque en ville!

#### Les économies réalisées en n'ayant pas besoin d'une seconde voiture peuvent faire économiser beaucoup!

<b>Dépenses moyennes annuelles liées à l'utilisation du modèle populaire Cruze 1LT</b> (coûts de possessions + coûts d'utilisation pour 18 000 km)	<b>9 000 \$<sup>1</sup></b>
<b>Dépenses moyennes annuelles en déplacements pour un couple sans voiture</b> (total des coûts liés aux déplacements, détaillés ci-dessous)	<b>4 000 \$</b>
Titres de transport / deux personnes / par année	1 500 \$
Quelques trajets en taxi	1 000 \$
Location occasionnelle de voiture	1 500 \$
<b>Économies réalisées</b>	<b>5 000 \$</b>

<sup>1</sup> Étude de CAA Québec (2005)

Source : Ville de Montréal (2011)<sup>vii</sup>

## LA MOBILITÉ EN VILLE

La ville est l'endroit de prédilection pour réduire sa dépendance envers l'automobile. Les transports routiers étant responsables de 32,5% des émissions de gaz à effet de serre (GES) au Québec<sup>viii</sup>, il s'agit d'un enjeu prioritaire en matière de développement durable. Une ville densément peuplée et bien équipée en infrastructures rend possible la diminution de l'usage de la voiture. Que ce soit en matière de transports en commun, de transports actifs, d'autopartage ou de covoiturage, le choix est présent pour ceux qui veulent se déplacer autrement.

### Du transport à la carte : Bixi et Communauto

Deux services se sont développés dans la région montréalaise : les vélos en libre-service Bixi et l'entreprise d'automobile libre-service Communauto.

Bixi offre la location de vélos pour de courtes périodes. Que ce soit pour un trajet en plein jour ou pour une promenade nocturne, Bixi permet à ses usagers de bénéficier de vélos de façon simple et abordable. Pour plus de renseignements, visitez le [www.bixi.com](http://www.bixi.com).

Communauto est une entreprise d'automobile libre-service offrant à ses abonnés la possibilité de louer des véhicules pour une durée variant de quelques heures à plusieurs jours. Il n'a jamais été aussi facile de limiter sa circulation automobile aux moments nécessaires. Visitez le [www.communauto.com](http://www.communauto.com) pour plus d'informations.

### Les transports collectifs et la ville : un mariage de raison

Alors que les transports en commun étaient jadis vus par plusieurs comme une solution de dernier recours, on constate maintenant que de plus en plus de gens les utilisent. Entre 2003 et 2008, l'usage des transports collectifs dans la région de Montréal a augmenté de plus de 15% alors que la part de l'automobile était en baisse.<sup>ix</sup> Dans la région de Québec, l'usage des transports collectifs a augmenté de près de 10% entre 2001 et 2006.<sup>x</sup> La région d'Ottawa-Gatineau a quant à elle vu la part modale des transports collectifs passer de 10% à 13% entre 1995 et 2005.<sup>xi</sup>

### La richesse générée par les activités de transports en commun dans la région de Montréal

Création de valeur ajoutée liée aux dépenses	1,1 milliard \$
Emplois directs et indirects	14 110 années-personnes
Recettes du gouvernement provincial	217,1 millions \$
Recettes du gouvernement fédéral	85,9 millions \$

Source : *Chambre de commerce du Montréal métropolitain (2010)*<sup>xii</sup>

## En ville, on s'active!

La possibilité d'utiliser différents moyens de transport actifs (marche, course, vélo, patins à roues alignées, etc.) vient s'ajouter aux avantages de la ville en matière de mobilité. La présence de pistes cyclables et d'itinéraires piétonniers permet des déplacements actifs sur de longues distances : en ville, on s'active!

### Une borne de vélos en libre-service Bixi



Image de Jean Gagnon, Creative Commons

Un moyen de transport actif comme la marche, en plus d'être une activité bénéfique pour la santé, est un important facteur de développement économique<sup>xiii</sup> :

- 1) Les habitations situées dans des zones favorables aux piétons ont une valeur plus élevée et appelée à croître;
- 2) Les entreprises quittent de plus en plus les zones de lourde congestion afin d'éviter les désagréments pour les employés;
- 3) Les zones favorables aux piétons sont attirantes pour les touristes;
- 4) Le commerce de détail est plus florissant dans les zones favorables aux piétons.

Avec tous les efforts déployés pour offrir des alternatives à l'automobile-solo et avec tous les avantages de se déplacer autrement, la vie urbaine est certainement le meilleur moyen de réduire son impact négatif sur l'environnement tout en réalisant des économies de temps et d'argent!

## LA VILLE MET SON ENVIRONNEMENT EN VALEUR

Outre les bénéfices environnementaux permis par la mobilité urbaine, la ville offre un milieu de vie écologiquement sain. Des efforts sont régulièrement mis de l'avant pour dépolluer les secteurs ayant un passé industriel et en faire des oasis urbains. On peut citer la réouverture du canal Lachine à la navigation, la réhabilitation de plusieurs quartiers et les opérations de nettoyage des berges du Fleuve St-Laurent.

La ville regorge de richesses environnementales insoupçonnées. Les vingt grands parcs montréalais sont autant d'exemples de ce potentiel de préservation et de valorisation de la nature qu'il est possible de réaliser en ville. Parmi ces grands parcs, les neuf Parcs Nature sont dédiés à la protection d'écosystèmes naturels en milieu urbain. Les onze Grands parcs sont quant à eux aménagés pour la pratique d'activités en plein-air.

Les grands parcs montréalais	
<b>9 Parcs Nature</b>	
Parc agricole du Bois-de-la-Roche	Parc du Bois-de-l'Île-Bizard
Parc Anse-à-l'Orme	Parc du Bois-de-Liesse
Parc de la Pointe-aux-Prairies	Parc du Bois-de-Saraguay
Parc du Bois-d'Anjou	Parc du Cap-St-Jacques
Parc l'Île-de-la-Visitation	
<b>11 Grands parcs</b>	
Complexe environnemental St-Michel	Parc Jarry
Parc Angrignon	Parc Jean-Drapeau
Parc des Rapides	Parc Lafontaine
Parc du Mont-Royal	Parc Maisonneuve
Parc du Ruisseau-de-Montigny	Parc René-Lévesque
Promenade Bellefeuille	
Source : Ville de Montréal[i]	

## LA VILLE ET SES ESPACES PUBLICS

Un avantage majeur de la vie en ville est la présence d'espaces et de services publics nombreux et diversifiés.

On trouve une multitude de parcs de quartiers et de bâtiments dédiés aux activités de tout genre. Sport amateur et d'élite, activités jeunesse et familiales autant qu'activités culturelles, tout cela est accessible aux citoyens à proximité des zones résidentielles. Qu'on parle de centres communautaires, de maisons de jeunes ou de bibliothèques publiques, la ville est équipée de toutes les infrastructures nécessaires à la pratique des loisirs favoris des petits comme des grands.

Divers projets d'aménagement d'îlots de fraîcheur et de sentiers urbains ont récemment vu le jour. Refuges de verdure urbaine, ces installations sont mises à la disposition de la communauté pour profiter du beau temps dans un environnement paisible.

Pour ce qui est des mois d'hiver, les villes sont souvent équipées d'installations souterraines de grande ampleur. Montréal est d'ailleurs la plus grande « ville

souterraine » du monde, soit un complexe de plus de 30 km de galeries intérieures parcourant la ville : le RÉSO.<sup>xiv</sup> Le RÉSO est directement relié au métro, à la majorité des bureaux du centre-ville, à de nombreux commerces et services, à des milliers de logements, de même qu'à de nombreuses attractions. Il offre un bon prétexte pour sortir de chez soi même en pleine tempête! Soulignons aussi que l'entretien de la voirie en ville favorise la mobilité hivernale, les trottoirs et les rues étant régulièrement déblayés et praticables même en plein hiver.

## « L'AVANTAGE-SANTÉ » DE LA VIE EN VILLE

Contrairement à certaines croyances, la vie en ville offre de nombreux avantages-santé. En voici quelques-uns, soulignés par des chercheurs de l'Académie de médecine de New York.<sup>xv</sup>

L'existence d'un réseau de transports collectifs, abordable et souvent plus dense rend les services de santé et d'éducation plus facilement accessibles à un plus grand nombre de ménages, notamment ceux qui sont moins fortunés. Les citoyens ont accès à un plus large éventail de services de soutien et d'intégration en milieu urbain qu'en milieu rural puisqu'un plus grand nombre d'organismes dédiés y sont établis (santé, éducation, emplois, etc.) Ainsi, l'accessibilité et l'existence de ces services font parties des éléments qui ont un impact positif sur l'état de santé de la population (Vlahov, D *et al.*, 2005).

Une ville, puisqu'elle concentre une population dense et beaucoup de richesses, permet d'avoir les nécessités de la vie à proximité de chez soi : des marchés d'alimentation offrant des produits frais et diversifiés, un vaste choix d'habitation, la présence d'établissements de soins de santé et de cliniques, une variété d'activités de conditionnement physique et de divers autres loisirs. Du côté des services sociaux, aussi bien les différents organismes gouvernementaux qu'une variété d'organismes communautaires sont bien implantés en zones urbaines.

L'aménagement d'une ville a un impact positif sur la santé en favorisant la pratique régulière d'une activité physique : la marche. C'est une solution gagnante pour lutter contre l'obésité et les autres problèmes de santé liés à la sédentarité.



Le lac aux castors, Parc du Mont-Royal

Image de Colacho, Creative Commons

## Bénéfices sociaux de la vie en ville

### Équité sociale

La présence de familles de classe moyenne peut permettre à une ville de récolter des revenus de taxation plus stables et diminue l'isolation sociale des moins fortunés.

Les ville-centres comme Montréal se sont engagées dans leur planification de développement durable à encourager les promoteurs immobiliers à intégrer des logements sociaux abordables dans les grands projets immobiliers urbains. Leur objectif est de favoriser une plus grande mixité sociale. Des programmes comme Accès condo ont d'ailleurs été mis en place à Montréal.

Au Canada, des programmes d'intégration des minorités sociales et culturelles ont vu le jour dans les grandes agglomérations où la densité de population est très élevée. Ces programmes ont été progressivement élargis aux régions périphériques et éloignées. Les agglomérations de Toronto, de Vancouver et de Montréal restent cependant les plus outillées en matière de services d'orientation puisqu'ils constituent les principales portes d'entrée du pays aux nouveaux arrivants.

### Développement économique durable

De nombreux emplois verts sont créés dans les zones urbaines. Que ce soit en sensibilisation, en évaluation, en recherche ou autre, en ville il est plus aisé de trouver un emploi à teneur environnementale.

La formation continue est plus accessible en zone urbaine, avec une multitude de programmes offerts à proximité. En ville, c'est toujours plus facile de rester connecté sur les dernières avancées de son domaine.

### Éducation

Les habitants de la ville bénéficient de services d'éducation accessibles, nombreux et diversifiés. Les garderies, classes de maternelles et services de loisirs après-classe sont largement répandus. Plusieurs types d'écoles sont présents, ce qui permet de répondre aisément aux besoins de tous : programmes spécialisés et thématiques, écoles internationales, écoles privées, etc. Les établissements d'enseignement supérieur sont aussi majoritairement situés en ville, on y retrouve donc un plus large choix de formations collégiales et universitaires

Sources : Quercia et Galster (1997); Center for Transit-Oriented Development, Living Cities and Boston College's Institute for Responsible Investment (2009)<sup>xvi</sup>

La vie urbaine s'inscrit bien dans une démarche de développement durable. Une ville compacte permet le développement de transports alternatifs à l'automobile et de réduire les coûts publics et privés des activités de transport. Les émissions de GES s'en trouvent de même fait réduites.

La ville offre également une qualité de vie enviable. Les espaces verts et les espaces publics y sont nombreux et bien aménagés. De nombreux avantages-santé et

divers bénéfices sociaux viennent de pair avec la vie citadine. S'établir en ville, c'est se joindre à un mouvement de développement durable!

## RÉFÉRENCES

- <sup>i</sup> Local Government Commission's Center for Livable Communities (2011). *Compact Development for More Livable Communities*, Focus on Livable Communities, p. 1.
- <sup>ii</sup> *Ibid.*
- <sup>iii</sup> Lefebvre, J.-F., Y. Guérard et J.-P. Drapeau (1995). *L'autre écologie - Économie, transport et urbanisme: une perspective macroécologique*, Éditions MultiMondes-GRAME, 370 p.
- <sup>iv</sup> Ville de Montréal (2011). « Habiter Montréal - La vie de famille à Montréal », disponible en ligne au [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=4977,59985609&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=4977,59985609&_dad=portal&_schema=PORTAL)
- <sup>v</sup> Living Cities (2009). *Green Cities: How Urban Sustainability Efforts Can and Must Drive America's Climate Change Policies*, May, pp. 28-29.
- <sup>vi</sup> Neuman, M. (2005). "The Compact City Fallacy", *Journal of Planning Education and Research*, vol. 25, no. 1, p. 14.
- <sup>vii</sup> [OCDE] Organisation de coopération et de développement économiques (2010). *Cities and Climate Change*, p. 131.
- <sup>viii</sup> Ville de Montréal (2011). « Habiter Montréal - Deuxième voiture? », disponible en ligne au [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=4977,15891609&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=4977,15891609&_dad=portal&_schema=PORTAL)
- <sup>ix</sup> [MDDEP] Ministère du développement durable, de l'environnement et des parcs du Québec (2009). *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2007 et leur évolution depuis 1990*, décembre, p. 5.
- <sup>x</sup> Secrétariat aux enquêtes Origine-Destination Métropolitaines (2010). *Enquête Origine-Destination 2008, La mobilité des personnes dans la région de Montréal, Faits saillants*, p. 5.
- <sup>xi</sup> [RTC] Réseau de transport de la Capitale, [STL] Société de transport de Lévis et [MTQ] Ministère des transports du Québec (2008). *Faits saillants de l'enquête Origine-Destination 2006 de Québec*, p. 21.
- <sup>xii</sup> TRANS (2006). *Enquête Origine-Destination 2005, Principaux résultats*, p. 7.
- <sup>xiii</sup> [CCMM] Chambre de commerce du Montréal métropolitain (2010). *Le transport en commun, Au cœur du développement économique de Montréal*, p. 4.
- <sup>xiv</sup> Local Government Commission's Center for Livable Communities (2011). *The Economic Benefits of Walkable Communities*, Focus on Livable Communities, 4 p.
- <sup>xv</sup> Vlahov, D., S. Galea et N. Freudenberg (2005). "The urban health 'advantage' ", *Journal of Urban Health*, vol. 82, no. 1, March, pp. 1-5.
- <sup>xvi</sup> Quercia, R.G. et G.C. Galster (1997). « Threshold effects and the expected benefits of attracting middle-income households to the central city ». *Housing Policy Debate*, vol. 8, no. 2, pp. 409-435.
- Center for Transit-Oriented Development, Living Cities and Boston College's Institute for Responsible Investment (2009). *Fostering Equitable and Sustainable Transit-Oriented Development*, February, 53 p.