

Atelier d'Écriture Citoyen

Organisé par Cit'Light, La revue citoyenne,



en partenariat avec Point Culture



Bienvenus à tous, nous sommes ici pour nous réfléchir ensemble sur des thématiques citoyennes, pour s'en emparer, se les approprier et publier nos réflexions.

Aujourd'hui, nous nous penchons sur le thème de l'écologie urbaine. Chaque table traite un angle différent :

- Table 1 : Les luttes urbaines et la résilience politique
- Table 2 : Les villes inclusives
- Table 3 : L'étalement urbain

À la fin de la session, un drive sera ouvert à tous pendant deux semaines. Vous pourrez y commenter les informations et les analyses qui ressortiront de cet atelier d'écriture !

N'hésitez pas non plus à jeter un coup d'œil aux réflexions des autres groupes, c'est un travail collaboratif 😊. Alors, soyez ouverts, discutez, écrivez, votre travail sera publié !

Quelques conseils de réflexions et d'écriture

Trouver un angle...

On peut développer un thème de mille façons différentes. Alors pour être efficace et ne pas s'éparpiller, il est important de n'en choisir qu'un ! Une façon facile d'y parvenir est de se poser une question et d'y répondre. Alors chaque idée développée apportera un élément de réponse à votre problématique.

A développer

Une règle à retenir : « Une phrase = Une idée » ! Pour ne pas se perdre dans l'écriture (et ne pas perdre son lecteur), il est préférable de se limiter à cette règle 😊.

Une écriture simple : être bien compris

Des phrases courtes : Évitez les phrases de 5 lignes ! Le lecteur devra relire le début pour comprendre la fin et vous l'aurez perdu sans qu'il ne vous lise.

Des phrases simples : Sans se limiter au traditionnel « sujet + verbe + complément », on évite les multiples subordonnées relatives qui alourdissent et parfois découragent la lecture ! Dans cette lignée, mieux vaut aussi éviter la double négation, les répétitions et les tournures passives.

Le vocabulaire : Plus il est quotidien, plus il aura d'impact. Bon.. Que ça n'empêche personne d'employer le bon mot même s'il a plus de trois syllabes ! Le tout est trouver le juste milieu, pour que ce soit précis et plaisant à lire en même temps.

Une écriture accrocheuse : donner des exemples, faire ressentir le monde

Des exemples : Théoriser, c'est intéressant, mais illustrer la théorie, c'est encore mieux pour faire passer un message ! Alors n'hésitez pas à présenter des situations existantes, des exemples de ce que vous voulez dire, des cas concrets etc.

Une écriture du ressenti : des adjectifs de sensation aux métaphores et comparaisons, tout est bon pour ancrer votre texte dans le réel et le décrire (ou l'imaginer en mieux 😊) !

Une touche d'humour ? Un message passe toujours mieux s'il est présenté avec bienveillance et sourire (attention à ne pas déguiser le sarcasme en humour, celui-là à tendance à rester bloquer au fond de la gorge !)

Dossier thématique : l'étalement urbain

Définitions et concepts importants

Étalement urbain : L'étalement urbain est la progression des surfaces urbanisées sur la périphérie des villes de façon plus rapide que la croissance démographique. L'étalement urbain résulte de la périurbanisation, qui résulte d'un choix résidentiel fait par certains ménages. Cela correspond à un desserrement des populations et des activités et à une densification de l'espace rural. Les principaux attraits des milieux périurbains par rapport aux centres-villes sont pour ceux qui y résident : un coût du foncier et de l'immobilier avantageux, la possibilité de vivre dans une maison individuelle et un cadre de vie plus proche des milieux naturels. C'est l'amélioration des conditions de transports et notamment l'accès à l'automobile qui a permis cet étalement urbain résidentiel. La facilité de se rendre en centre-ville toujours plus vite et de plus en plus loin grâce aux améliorations des services de transports permet l'élargissement continu des agglomérations. (Source : Wikipédia)

Périurbanisation : La périurbanisation désigne le processus d'extension des agglomérations urbaines, dans leur périphérie, entraînant une transformation des espaces ruraux. Elle est liée à l'arrivée d'une part de nouveaux habitants, dont une partie quitte les centres des agglomérations pour s'installer en périphérie, et d'autre part d'activités consommatrices d'espace (grandes surfaces, infrastructures de transport). (Source : Wikipédia)

Densification urbaine : La densification urbaine consiste à faire vivre davantage de population dans un même espace urbain. Par exemple, on densifie la ville en transformant l'habitat individuel (petites maisons unifamiliales) en habitat collectif (avec des immeubles de plusieurs appartements). (Source : Wikipédia)

Renouvellement urbain : Le renouvellement urbain est, en urbanisme, une forme d'évolution de la ville qui désigne l'action de reconstruction de la ville sur elle-même et de recyclage de ses ressources bâties et foncières. Celle-ci vise en particulier à traiter les problèmes sociaux, économiques, urbanistiques, architecturaux de certains quartiers anciens ou dégradés, ainsi qu'à susciter de nouvelles évolutions de développement notamment économiques, et à développer les solidarités à l'échelle de l'agglomération (meilleure répartition des populations défavorisées, au travers de l'habitat social notamment). (Source : Wikipédia)

Articles

Article 1 (fragments).

Étalement urbain, empreinte écologique et ville durable. Y a-t-il une solution de rechange à la densification ?

Martin Simard, L'urbanisation diffuse : un difficile mais inévitable défi d'aménagement.

Volume 58, numéro 165, décembre 2014

Résumé. L'étalement urbain est un concept désormais classique en géographie et en urbanisme. Le terme semble même un peu passé de mode au Québec et au Canada. Non pas que la réalité spatiale qu'il dénonce soit révolue, mais à cause des difficultés majeures à en faire un objectif politique prioritaire ainsi qu'à contrer le phénomène sur le terrain. Malgré tout, le concept d'étalement urbain suscite un intérêt croissant en France, et il a été hissé au rang de problème mondial par l'ONU, en 2010. Par ailleurs, la montée du paradigme du développement durable remet le débat à l'ordre du jour à travers des mouvements comme ceux du new urbanism et du smart growth. Dans ce contexte, le concept de l'étalement urbain mérite qu'on s'y attarde à nouveau. Ce sera donc l'objectif de cet article. D'abord, ce sujet pose avec acuité la question de la « bonne forme », question qui demeure centrale en urbanisme. Deuxièmement, l'étalement urbain est généralement traité de manière descriptive, alors que les dilemmes éthiques et politiques associés au contrôle strict de l'urbanisation sont nombreux. Est-il légitime pour les institutions politiques d'intervenir contre les désirs pavillonnaires de la majorité de la population ? De quelle manière le concept d'empreinte écologique peut-il contribuer au débat ? Y a-t-il d'autres modèles pour la ville durable que la densification ? Nous discuterons ces questions à l'aide d'une revue de littérature. Au final, nous proposons une utilisation nuancée des concepts d'étalement urbain et d'empreinte écologique, tout en constatant l'absence de modèle urbanistique générique pour ériger la ville durable.

Quelques définitions de l'étalement urbain

Source	Définition
Agence européenne de l'environnement	Phénomène d' expansion géographique des aires urbaines par l'implantation en périphérie, au détriment de larges zones principalement agricoles, de types d'habitat peu dense.
INSEE	Croissance de la taille des villes liée, d'une part, à l'étalement du bâti et, d'autre part, à l'accroissement de son rayonnement sur les communes environnantes en termes d'emplois ou d'équipements.
MULETA	Phénomène d' extension de plus en plus vaste et discontinue de l'urbanisation, entraînant de profondes modifications des structures urbaines et des déséquilibres sociaux et environnementaux.

Mancebo	Avancement de la ville sur les zones agricoles, forestières, plus généralement non urbanisées, pour donner naissance à des espaces construits souvent caractérisés par une faible densité , une monotonie paysagère et la standardisation poussée des différents éléments urbains (voies, maisons, entrepôts, etc.).
---------	---

Causes de l'étalement urbain

Catégorie	Types particuliers
Administrative	<ul style="list-style-type: none"> – Fragmentation des structures municipales – Absence d'organisme de gestion à l'échelle régionale – Politiques d'urbanisme et de transport à différents paliers
Culturelle	<ul style="list-style-type: none"> – Attrait de la campagne ou de paysages végétalisés – Attrait du pavillon de banlieue comme habitat type – Désir d'ascension sociale lié au mythe du propriétaire-résident
Démographique	<ul style="list-style-type: none"> – Taille des ménages – Taux de création des ménages – Impopularité de la cohabitation intergénérationnelle
Économique	<ul style="list-style-type: none"> – Accès au crédit (immobilier et automobile) – Rôle des promoteurs immobiliers – Rendement de la bourse versus valeurs des immeubles
Fiscale	<ul style="list-style-type: none"> – Bas taux d'intérêt dans le système bancaire – Présence d'organismes gouvernementaux garantissant les prêts – Déductions fiscales des intérêts payés sur l'hypothèque
Technologique	<ul style="list-style-type: none"> – Automobile – Technologies favorisant le télétravail – Systèmes résidentiels de climatisation (sud des États-Unis)

Conséquences de l'étalement urbain

Catégorie	Types particuliers
Environnemental e	<ul style="list-style-type: none"> – Destruction d'écosystèmes (boisés, zones humides, terres agricoles, etc.) – Pollution atmosphérique liée à l'automobile – Artificialisation et minéralisation des sols
Économique	<ul style="list-style-type: none"> – Coût de construction des infrastructures municipales – Coût d'entretien des infrastructures municipales – Coût de transport des ménages
Géopolitique	<ul style="list-style-type: none"> – Dépendance des grands pays utilisateurs

	<ul style="list-style-type: none"> – Autoritarisme et instabilité des régimes des pays producteurs – Guerres et conflits au Moyen-Orient
Santé	<ul style="list-style-type: none"> – Augmentation des risques d'AVC /obésité/ maladies respiratoires – Stress lié au navettage et aux embouteillages – Morts et blessures résultant des accidents de la route
Sociale	<ul style="list-style-type: none"> – Séparation physicospatiale des groupes sociaux – Rareté des espaces publics de sociabilité – Inégalités sociales renforcées par la fiscalité locale
Urbanistique	<ul style="list-style-type: none"> – Perte de lisibilité de la ville – Perte d'externalités économiques liées à la compacité et à la mixité d'usages

Conclusion

La ville traditionnelle s'est transformée progressivement en un magma urbain tentaculaire dont les éléments constitutifs se révèlent de plus en plus difficiles à intégrer, voire à identifier et à nommer. Qu'on la nomme « Œkoumènopole », « métapolis » ou « ville archipel », cette ville constitue une menace grandissante pour les écosystèmes naturels, à différentes échelles. Elle contribue significativement à l'empreinte écologique excessive de nos sociétés. En dépit de cela, une grande partie de la population ne perçoit pas la forme étalée comme posant un problème. Il n'y a donc pas de solution magique pour réduire l'empreinte écologique des milieux humains, pour ceux et celles qui s'insurgent contre l'urbanisation diffuse. Les mesures potentielles paraissent déjà connues et expérimentées, lorsqu'il y a une volonté de combattre l'étalement : établissement de zones de non édification (parcs naturels, zones agricoles protégées, etc.), promotion culturelle de la moyenne densité, stratégies de verdissement, développement d'énergies vertes pour favoriser la mobilité durable, etc. En outre, les tendances économiques et démographiques des prochaines décennies (faible croissance économique, vieillissement, petits ménages) devraient amener la multiplication des projets résidentiels de type compact au détriment du modèle pavillonnaire. Finalement, des expériences d'habitats écologiques ou d'écoquartiers ouvrent d'autres voies malgré leurs apports différenciés à la durabilité et leur utilisation à des fins de marketing territorial.

Au-delà de ces interventions, le développement de quartiers à l'habitat clairsemé, encastré et peu minéralisé pourrait être une voie de solution en phase avec les valeurs culturelles dominantes. Peu réaliste comme remède générique, l'habitat clairsemé et encastré peut être une solution coexistant avec des ensembles résidentiels de moyenne densité soutenant la mixité d'usage. Cette stratégie sur deux fronts apparaît appropriée dans la mesure où elle offre une variété de milieux de vie possibles aux citoyens. De plus, il est important de prévoir le recyclage du milieu bâti existant, dans la recherche d'une plus forte durabilité des environnements urbains. Cette dualité de modèles d'urbanisation, densités moyennes ou très faibles, se révèle compatible avec l'urbanisme durable. Un urbanisme davantage axé sur la démarche que sur l'imposition de formes concrètes conçues comme des solutions universelles et intemporelles. Un urbanisme qui permet continuellement de réinventer le

monde à travers une dynamique d'acteurs et des sites singuliers à l'échelle du local. Des instruments de mesure et d'évaluation de la durabilité des projets devront alors être développés pour vérifier les avancées réelles de ces actions localisées. Celles-ci doivent s'appuyer autant sur les changements de pratiques des citoyens que sur l'usage des technologies vertes.

En rétrospective, les concepts d'étalement urbain et d'empreinte écologique restent pertinents, mais ils doivent être employés avec nuance et modération, en particulier dans le premier cas. Il s'avère nettement préférable de procéder par la conscientisation et la participation des populations, à des échelles locales et régionales, pour construire des solutions partielles, plutôt que de remettre en cause la démocratie par des contrôles territoriaux rigides. De toute façon, des zonages stricts et des périmètres urbains immuables produiraient probablement la révolte des populations ciblées. Il ne faut pas oublier le fait que bâtir sa maison et fonder une famille constituent les rêves entrecroisés de la majorité des êtres humains, toutes époques confondues. Aux États-Unis, il s'agit d'un principe sacro-saint dans une société qui tolère mal l'interventionnisme gouvernemental. Cette réalité illustre l'idée que la forme urbaine ne se résume pas à un débat d'urbanistes, mais qu'elle interpelle l'ensemble des individus et des collectivités. L'occupation des territoires présentement en vigueur est l'un des éléments-clés du vivre-ensemble, voire un aspect fondamental du « contrat social ». Il apparaît alors irréaliste de remettre totalement en cause ce modèle, du moins à court terme. D'autant plus qu'il faut mettre en perspective la part de l'urbanisation diffuse dans l'empreinte écologique globale, en comparaison avec celles des secteurs agricole et industriel, qui sont des plus polluants.

De manière générale, la question de l'habitabilité de la terre demeure entière. Comment permettre « une bonne vie » à de grands nombres, des milliards d'êtres humains, sans altérer de façon profonde les systèmes et processus écologiques et climatiques régionaux et planétaires ? Il ne s'agit pas uniquement d'un enjeu écologique majeur, mais aussi d'un défi économique et politique immense: produire un certain niveau de richesse, à distribuer de manière continue et relativement équitable, dans un environnement politique stable, afin de permettre à chacun un habitat et une qualité de vie répondant à ses aspirations. L'urbanisation diffuse se dresse comme un défi de taille à la réalisation du développement durable, plus précisément de l'urbanisme durable, qui peut être vu comme l'une de ses composantes. Les solutions parfaites et rapides à l'étalement étant pratiquement impossibles, en particulier en Amérique du Nord, il faut apprendre à travailler à des améliorations progressives des modes d'habiter, à travers des exercices délibératifs qui accouchent de réponses imparfaites et de portée locale. En bref, il faut accepter de travailler pour une cause qui ne sera jamais complètement gagnée, mais dans laquelle chaque victoire peut se présenter comme un petit pas en avant. Selon nous, un discours implacable contre l'étalement urbain se présente paradoxalement comme étant l'ennemi d'une durabilité plus grande. La voie de l'urbanisme durable se situe ainsi à la frontière de la complaisance et de l'acharnement, par la promotion de deux modèles distincts pour les nouveaux quartiers, de même que par la réhabilitation progressive du pavillonnaire ancien à partir de règles éprouvées.

Autres ressources:

https://www.google.com/url?q=https://www.erudit.org/fr/revues/cgq/2014-v58-n165-cgq02065/1033008ar.pdf&sa=U&ved=2ahUKEwjVv-C-y4fmAhW3wAIHHdanDxwQFjAEegQIBxAB&u sg=AOvVaw3PKry0T_WEfXj9qToDPXJ

<http://www.cpcp.be/publications/etalement-urbain-wallonie/>

Impact mobilité : http://www.citego.org/bdf_fiche-document-1122_fr.html

Limites et critiques. Semble être un très bon et court premier article d'aperçu
<https://www.techno-science.net/definition/7061.html>

Deuxième article : <https://reporterre.net/L-etalement-urbain-n-est-pas-une>

Très bon pour le premier article aussi

<http://collectivitesviables.org/articles/etalement-urbain.aspx>

<https://www.cairn.info/l-europe-amenager-les-territoires--9782200244194-page-363.htm>

Article 2

Étalement urbain au Québec - Collectivités viables

<http://collectivitesviables.org/articles/etalement-urbain.aspx>

L'étalement urbain est un phénomène marqué par un éparpillement des activités et une suburbanisation résidentielle aux différentes échelles du territoire. Il est notamment soutenu par de faibles valeurs foncières en marge des villes-centre, une approche routière de l'accessibilité, et un urbanisme fonctionnaliste. L'étalement permet rarement de renforcer la cohérence, le dynamisme et la vitalité des entités urbaines ou villageoises auquel il s'accroche. Les ménages et activités qui l'alimentent cherchent plutôt à profiter des attraits et de l'abordabilité de ces milieux d'accueil.

1. Un phénomène devenu la norme

1.1. Les moteurs historiques de l'étalement urbain

Le phénomène d'étalement urbain apparaît au Québec dès les années 1950, grâce à la conjugaison de plusieurs facteurs, soutenus activement par l'État ou les municipalités.

La motorisation des ménages

La généralisation de la possession d'une automobile privée, combinée avec les investissements publics dans les infrastructures routières et surtout autoroutières, accélérés dès les années 1970.

La planification fonctionnaliste

L'ouverture des terrains périphériques des villes à l'urbanisation et leur planification en zones homogènes de grande superficie, selon les principes de l'urbanisme fonctionnaliste, entraînent la ségrégation et l'éparpillement des activités, et finalement l'affaiblissement des centres et la déstructuration de la ville.

Les perceptions et aspirations individuelles

Le rêve américain de posséder une maison détachée avec jardin, entourée de végétation, dans un endroit calme, devient réalité, sous l'impulsion de diverses politiques publiques, comme la création de la SCHL en 1946. Dès lors, les familles s'éloignent toujours plus pour rejoindre les endroits où l'achat d'une maison devient possible. L'expression anglaise «Drive till you qualify» résume bien ce phénomène.

1.2. Les moteurs actuels de l'étalement urbain

Plus alimenté que jamais, ce phénomène se poursuit sans montrer le moindre signe d'essoufflement, il s'amplifie et se complexifie.

Le mode de financement des transports

En reliant efficacement les milieux étalés au centre des agglomérations, le réseau routier supérieur constitue le premier moteur de l'étalement. Son financement étant assumé intégralement par l'État, les municipalités ne paient pas le coût réel d'un aménagement tributaire de l'autoroute (Vivre en Ville, 2013a).

Les valeurs foncières et le système fiscal

Avec le système fiscal actuel, les municipalités cherchent à accueillir de nouveaux résidents pour élargir leur assiette fiscale. La ville s'étale sur des terrains dont la compétitivité repose sur une faible valeur foncière, un généreux découpage parcellaire et une proximité avec la nature. Les municipalités échangent alors des responsabilités à long terme d'entretien, de

réparation et de remplacement d'infrastructures, contre des entrées à court terme de liquidités sous forme de taxes (UMQ, 2012).

1.3. Un phénomène qui s'auto-entretient

L'éparpillement des activités

L'amalgame fréquent entre l'étalement urbain et sa composante résidentielle occulte l'éparpillement des activités socioéconomiques, dont l'ampleur est pourtant similaire. Ces deux composantes se nourrissent et s'encouragent mutuellement. L'éparpillement résidentiel a modifié la répartition de la population et ses pratiques de déplacement. Des activités économiques et des services publics quittent le centre pour suivre le marché. L'augmentation des valeurs foncières des premières couronnes soutient le déplacement des activités et des ménages vers des secteurs encore plus éloignés.

Capacité routière et demande induite

En parallèle, l'éparpillement des différentes activités augmente à la fois les distances parcourues et le nombre d'automobiles sur les routes, suscitant leur congestion. La saturation des routes compromet la qualité de vie des résidents et l'accessibilité des activités socioéconomiques, sur lesquelles reposaient précisément les choix de localisation en banlieue; la demande devient pressante pour augmenter la capacité des infrastructures. Or, l'ajout de voies crée une demande induite, c'est-à-dire qu'il relance le phénomène en permettant à de nouvelles activités de s'installer en périphérie, appelant à nouveau l'augmentation du nombre d'automobiles et la congestion.

2. Étalement urbain et suburbanisation, des synonymes ?

Selon l'Agence européenne pour l'environnement (EEA, 2006) et Smart Growth America (2014), une agglomération se développe sous le mode de l'étalement lorsque l'urbanisation y progresse plus vite que la population. Entre 1971 et 1996, les régions métropolitaines de recensement du Québec ont vu leur superficie occupée augmenter beaucoup plus vite que leur population. À Québec, par exemple, la population augmentait de 42 %, alors que la superficie occupée augmentait de 248 % (ISQ, 2000). Bien que plus modestement, cette tendance à habiter toujours plus loin persiste au Québec, comme dans l'ensemble du Canada

2.1. La suburbanisation n'est pas nécessairement de l'étalement

Si l'étalement stimule la suburbanisation, tout quartier de banlieue n'est pas forcément le résultat ou la manifestation de l'étalement. Les faubourgs d'avant-guerre, développés à partir du chemin de fer ou du tramway et caractérisés par une densité relativement élevée, une mixité importante des activités et une trame de rues orthogonale, se développaient en cohérence avec l'urbanisation préexistante. De la même manière, certains quartiers de banlieue contemporaine s'intègrent à la ville ou au village auquel ils se greffent et réunissent plusieurs conditions favorables à la mutation progressive de l'urbanisation.

Des objectifs individuels concourent à une urbanisation étalée : profiter du paysage, de la tranquillité et de l'abordabilité des terrains. Les bâtiments y sont conçus comme des objets isolés dominant le milieu, contrairement aux quartiers centraux où l'accent est mis sur les façades et leur lien avec l'espace public (Ellen Dunham-Jones, 2009). Une telle urbanisation ne renforce ni la cohérence, ni le dynamisme, ni la vitalité des entités urbaines auxquelles

elle se rattache. Les occupants y bénéficient des atouts des mondes urbain et rural, sans en porter le prix réel.

2.2. Les formes suburbaines et périurbaines de l'étalement urbain

L'étalement urbain se caractérise par des formes suburbaines qui ne participent pas à unir les différentes parties de l'agglomération, ni à garantir la cohérence des tissus urbains et de la trame de rues. Deux formes d'étalement peuvent être observées :

- l'urbanisation diffuse;
- l'urbanisation en saute-mouton.

La première forme se développe en continuité de la ville originelle, sans pour autant s'arrimer à celle-ci. La seconde se développe, quant à elle, de façon complètement indépendante, la sélection des sites se faisant en fonction de l'accessibilité automobile : des secteurs d'entrée de ville se banalisent aux abords des autoroutes; des lotissements apparaissent à l'écart; les villages à proximité des grandes agglomérations croissent artificiellement avec l'installation de citadins.

Les formes de l'urbanisation en saute-mouton sont parfois ultimement rejointes et absorbées par celles de l'urbanisation diffuse.

3. Un mode d'urbanisation problématique, coûteux et destructurant

3.1. Consommation d'espace et bouleversement des équilibres urbains

Gaspiillage de territoire et destruction de terres agricoles et de milieux naturels

Le déficit de planification intégrée et l'urbanisation étalée qui s'ensuit entraînent une utilisation inefficace du territoire, caractérisée par de nombreux espaces vacants ou sous-utilisés, tels les vastes stationnements des centres commerciaux. L'étalement conduit à l'élargissement du périmètre urbain, détruisant au passage des milieux naturels et des terres agricoles, et compromettant le maintien des activités agricoles.

Déstructuration du territoire

L'éparpillement multiplie et étale les pôles d'activités socioéconomiques. Il les met en concurrence entre eux et avec les quartiers centraux pour l'accueil, et même le maintien, des emplois et des services. Ultimement, il menace de dévitalisation les cœurs de quartier et centres-villes anciens.

Les infrastructures autoroutières et les grandes emprises créent par ailleurs des barrières qui réduisent la perméabilité de la trame et accentuent l'enclavement des quartiers, réduisant l'accès aux services de proximité. Par ailleurs, l'aménagement de certains quartiers privilégie un enclavement volontaire, à l'aide de rues en culs-de-sac ou en boucle, afin de réduire les nuisances de la circulation routière et augmenter la sécurité. Toutefois, la conséquence est d'allonger les parcours et de rendre l'automobile indispensable pour tout déplacement.

Imperméabilisation du sol

L'imperméabilisation du sol, principalement liée au pavage des infrastructures routières et des stationnements, a des impacts sur la qualité de l'eau et sur la biodiversité. Elle accroît l'impact de phénomènes climatiques comme les îlots de chaleur urbains ou les inondations.

Enfin, elle modifie en profondeur les paysages, altérant ainsi, à terme, un des facteurs même de l'étalement.

3.2. Une dessert moins efficace et moins rentable

Avec une même population sur un plus grand territoire, une forme urbaine étalée résulte en une offre de services et d'équipements publics (écoles, bibliothèques, centres sportifs, etc.) moins performante. Ceux-ci sont en moyenne plus éloignés des habitations que dans des quartiers plus denses, les rendant moins accessibles aux personnes non motorisées (les jeunes, certaines personnes âgées, etc.), d'autant plus que dans la logique de l'étalement, le choix de leur localisation est fait en fonction d'un accès routier.

En raison de la plus faible densité, les coûts de construction et d'entretien des réseaux et des infrastructures sont plus élevés dans les secteurs étalés (CRE-Capitale Nationale, 2011).

3.3. Une dépendance croissante à l'automobile

L'étalement urbain allonge les distances, non seulement entre le domicile et le lieu d'emploi, mais aussi avec toutes les autres destinations de services, y compris du quotidien, ce qui complexifie les chaînes de déplacements et augmente les nuisances induites par l'automobile, dont les émissions de gaz à effet de serre.

Cette augmentation a de très nombreuses implications. D'abord, elle rend caduques les alternatives à l'automobile. Les déplacements actifs sont difficiles ou dangereux, en raison des distances ou de l'état, voire de l'inexistence des aménagements. La faible densité et la trame de rues contraignante des quartiers étalés ne permettent pas de les desservir efficacement en transport collectif, dont la mise en place ne peut plus se faire qu'à des coûts prohibitifs.

Les besoins élevés de mobilité exercent une pression importante sur les infrastructures routières. Le réseau autoroutier, détourné de sa vocation interurbaine, est surutilisé à des fins de navettage ou de magasinage, ce qui entraîne de la congestion et une usure prématurée des infrastructures.

La dépendance à l'automobile a aussi un coût important pour les ménages, entraînant une augmentation du taux de motorisation et des dépenses associées. Le stationnement devient un impératif dans chaque lieu de destination. La sédentarité a également des conséquences qui ne sont plus à démontrer sur la santé publique (nombreuses études citées par l'INSPQ, 2009).

4. Des antidotes à l'étalement urbain

L'étalement urbain n'est pas une fatalité. Cependant, solidement ancré par plus d'un demi-siècle d'investissements, de politiques publiques et d'évolutions sociales, il ne peut être enrayé qu'avec la combinaison de multiples mesures, qui convergent vers l'aménagement de villes compactes, notamment :

4.1. Un financement équitable des différents modes de transport par l'état québécois

Développer le territoire en fonction du transport en commun serait structurant et aiderait à sortir du modèle de l'étalement urbain. Or à ce jour, ses coûts d'exploitation sont en grande partie assumés par les municipalités, ce qui a un effet dissuasif sur son développement.

4.2. La révision du mode de taxation

Largement basé sur les valeurs foncières, le mode de taxation repose à l'heure actuelle sur une logique de marché. En tenant plutôt compte de l'impact des projets immobiliers sur les dépenses publiques, la taxation aurait le pouvoir d'inciter la population et les organisations à se localiser dans les quartiers capables de rentabiliser les investissements publics.

4.3. Une politique de localisation des activités économiques et des équipements publics

En adoptant une telle politique, les villes assureraient une meilleure intégration de ces activités dans les milieux de vie, notamment résidentiels, et la consolidation de leurs centralités, notamment leur centre-ville.

4.4. La création de milieux de vie complets

De tels milieux de vie sont plus compacts, mixtes, à l'échelle humaine et dotés d'une offre de logement répondant à la variété des besoins et aspirations des ménages. Soutenir la création de milieux de vie complet permet de renforcer l'intérêt pour les localisations centrales et contribue à moyen et long terme à faire évoluer la norme sociale vers un modèle d'urbanisation qui ne soit plus celui de l'étalement urbain.