

COMMENT FREINER L'ÉTALEMENT SUBURBAIN AU POURTOUR DE  
LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

Par  
Thalie Labonté

Projet intervention présenté au Centre universitaire de formation  
en environnement et développement durable en vue de  
l'obtention du grade de maîtrise en environnement (M. Env.)

Sous la direction de Frederic Dufault

MAÎTRISE EN ENVIRONNEMENT  
UNIVERSITÉ DE SHERBROOKE

Août 2022

## SOMMAIRE

**Mots-clés :** Étalement urbain, suburbain, périurbain, occupation du territoire, impacts environnementaux, Saint-Lin–Laurentides, aménagement durable du territoire, consolidation, périmétropolitain.

L'étalement suburbain dans la grande région montréalaise puise ses origines dans plusieurs décennies d'innovations et de décisions en aménagement du territoire québécois. Au fil du temps, plusieurs lois telles que la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles ont vu le jour dans l'optique de toujours mieux planifier et organiser le territoire. Malgré de grandes orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire québécois, plusieurs habitudes collectives et individuelles d'occupation territoriale restent bien ancrées dans les mentalités et contribuent à l'étalement suburbain. La dépendance à l'automobile pour les déplacements quotidiens, ainsi que l'association populaire entre la possession d'un grand terrain et la réussite personnelle, constituent deux exemples phares de la culture de l'aménagement du territoire au Québec.

Considérant la complexité et la transversalité du phénomène qu'est l'étalement suburbain, tous les paliers gouvernementaux doivent participer à sa lutte : du gouvernement provincial jusqu'aux municipalités, passant par les communautés métropolitaines et les municipalités régionales de comté. Ces différentes parties prenantes doivent collaborer afin de poursuivre un objectif commun et d'assurer la complémentarité de leurs interventions. À cet égard, plusieurs outils s'offrent à eux à travers leurs réglementations et leurs divers pouvoirs respectifs. L'objectif premier de ce présent rapport d'intervention est d'identifier des outils ou des moyens pour aider des villes, au contexte similaire à celui de la ville de Saint-Lin–Laurentides dans la région de Lanaudière, à freiner l'étalement suburbain; et ce tout en poursuivant les aspirations, objectifs et besoins de leur communauté.

À la suite d'une analyse de faisabilité des différentes pistes de solutions recueillies à travers quelques pays occidentaux, des recommandations sont adressées aux différentes parties prenantes, relevant du domaine public, de l'aménagement du territoire au Québec; incluant la ville de Saint-Lin–Laurentides. Pour chacune d'entre elles ressort une recommandation phare ayant obtenu un résultat élevé lors de l'analyse de faisabilité. D'abord (1) que le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation et le ministère des Transports collaborent de manière plus étroite et fréquente afin de réfléchir le transport de pair avec l'aménagement du territoire. De surcroît (2) que la Communauté métropolitaine de Montréal et la municipalité régionale de comté de Montcalm fixent respectivement dans leurs Plan métropolitain d'aménagement et de développement, et Schéma d'aménagement et de développement une cible d'accueil de 90 % de la croissance démographique sous forme de consolidation, et ce majoritairement dans les corridors desservis par les réseaux structurants de transport collectif. Enfin (3) que la ville de Saint-Lin–Laurentides se dote d'une politique de consultation et de sensibilisation citoyenne s'appliquant aux modifications et aux nouveaux projets d'ensemble. En conclusion, ce rapport traduit l'importance cruciale de sensibiliser la population aux impacts de l'étalement suburbain afin d'obtenir leur appui dans les différentes interventions qui visent à freiner ce phénomène.

## REMERCIEMENTS

Cet essai est le résultat de six années d'études universitaires au baccalauréat en urbanisme et à la maîtrise en gestion de l'environnement et politique appliquée. Ces deux formations universitaires, des plus enrichissantes, m'ont permis de développer un fort intérêt pour l'étalement urbain et ses impacts environnementaux.

Au cours de ces années de formation universitaire, ma famille a été d'un support particulièrement soutenu. Que ce soit par la révision de mes travaux, le soutien financier et moral ou leur présence dans les moments les plus importants, leur appui m'a été d'une grande aide.

Dans le cadre de cet essai, plusieurs ressources externes ont été consultées afin de bonifier mes connaissances et de me sensibiliser à différents points de vue et différentes idées. Je tiens donc à offrir mes remerciements les plus sincères à Alexandre Thibault, urbaniste et directeur associé chez GESTIM inc.; Michel Rochefort, professeur en planification urbaine à l'Université du Québec à Montréal; Serge Vaugeois, urbaniste; Keven Renière, professionnel en environnement et conseiller municipal à la ville de Sainte-Anne-des-Plaines; Chantal Laliberté, urbaniste émérite de l'Ordre des urbanistes du Québec et directrice de l'Aménagement, de l'Environnement et du développement durable du territoire pour la municipalité régionale de comté Les Moulins; Dominique Dupont, urbaniste au ministère des Affaires municipales et de l'Habitation; Amélie Coutu, directrice du service d'urbanisme à la ville de Saint-Lin-Laurentides; Paul Arsenault, urbaniste et conseiller en urbanisme pour la ville de Québec; Mikael St-Pierre, coordonnateur en aménagement et environnement urbain au Centre d'écologie urbaine de Montréal; et Mathieu Maisonneuve, maire de la ville de Saint-Lin-Laurentides.

Je tiens également à remercier particulièrement François Saint-Germain, Chef d'équipe et conseiller en recherche en aménagement du territoire à la Communauté métropolitaine de Montréal qui m'a offert de son temps et qui m'a transmis plusieurs connaissances, tant dans le contexte académique que professionnel dans le cadre de cet essai.

Je remercie également Frédéric Dufault, directeur de cet essai, pour son temps et ses commentaires toujours des plus pertinents. Par les discussions que nous avons eues, il a notablement contribué aux réflexions et à la recherche d'information de ce travail.

Finalement, je tiens à remercier le Centre universitaire de formation en environnement de l'Université de Sherbrooke, notamment Judith Vien, qui s'est toujours avérée disponible et apte à répondre à mes questionnements et inquiétudes.

## TABLES DES MATIÈRES

INTRODUCTION .....	1
1. MÉTHODOLOGIE .....	5
2. MISE EN CONTEXTE .....	8
2.1. Définitions et concepts .....	8
2.1.1. Urbain, périurbain et suburbain .....	9
2.1.2. Échelle humaine .....	9
2.1.3. Région métropolitaine.....	9
2.1.4. Zone d'influence métropolitaine.....	10
2.1.5. Périmètre d'urbanisation.....	10
2.1.6. Nouvel urbanisme ( <i>New urbanism</i> ) et croissance intelligente ( <i>smart growth</i> ).....	10
2.1.7. Densité d'occupation du sol.....	11
2.1.8. Milieu de vie complet .....	11
2.1.9. Empreinte écologique .....	11
2.2. L'étalement urbain au pourtour de la communauté métropolitaine de Montréal .....	11
2.3. Les pouvoirs des acteurs publics en matière de lutte contre l'étalement suburbain .....	18
2.3.1. Gouvernement du Canada .....	18
2.3.1. Gouvernement du Québec .....	19
2.3.1. Communauté métropolitaine .....	21
2.3.1. Municipalité régionale de comté .....	21
2.3.2. Municipalité.....	22
2.4. Les impacts environnementaux de l'étalement suburbain .....	23
3. LES FACTEURS FACILITANTS DE L'ÉTALEMENT SUBURBAIN AU POURTOUR DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL .....	26
3.1. Facteurs administratifs et politiques .....	26
3.2. Facteurs culturels .....	27
3.3. Facteurs démographiques.....	28
3.4. Facteurs économiques.....	28
3.5. Facteurs fiscaux et financiers.....	29



3.6. Facteurs structurels.....	30
3.7. Facteurs technologiques .....	31
<b>4. LES OUTILS LÉGISLATIFS ET POLITIQUES DE LUTTE CONTRE L'ÉTALEMENT</b>	
<b>SUBURBAIN .....</b>	<b>32</b>
4.1. Le droit de construire en Nouvelle-Zélande .....	32
4.2. L'objectif zéro artificialisation nette de la France.....	34
4.3. L'approche des écoquartiers européens.....	36
4.4. Jefferson : un village ami des vélos dans l'État du Iowa aux États-Unis .....	37
4.5. Une stratégie de développement pour la région métropolitaine de Vancouver .....	39
4.6. La pérennisation du centre-ville de Plessisville.....	42
4.7. Le développement orienté vers les piétons de la ville de Candiac .....	43
4.8. Les unités d'habitation accessoires de la ville de Sainte-Catherine .....	44
4.9. La Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire.....	45
<b>5. ANALYSE DE FAISABILITÉ POUR LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL :</b>	
<b>LE CAS DE LA VILLE DE SAINT-LIN-LAURENTIDES.....</b>	<b>47</b>
5.1. Méthodologie.....	47
5.2. Sources de biais.....	49
5.3. Analyse de faisabilité des pistes d'intervention recensées .....	50
5.3.1. Accentuer la collaboration entre les municipalités d'une même MRC.....	51
5.3.2. Assurer une collaboration plus étroite entre le MTQ et le MAMH .....	52
5.3.3. Prioriser la consolidation du périmètre d'urbanisation .....	53
5.3.4. Consulter et sensibiliser la population .....	54
5.3.5. Créer une table de discussion entre la CMM et les MRC à son pourtour .....	55
5.3.6. Prioriser un développement orienté vers le piéton .....	56
5.3.7. Accorder le droit de construire.....	57
5.3.8. Instaurer un Plan de protection des milieux naturels.....	58
5.3.9. Implanter des péages autoroutiers .....	59
5.3.10. Pérenniser et revitaliser les cœurs de villes et villages .....	61
5.3.11. Réformer la Loi sur l'expropriation.....	62
5.3.12. Réviser les OGAT et en renforcer l'application de l'orientation 10 .....	63

5.3.13. Réviser le financement des transports collectifs.....	64
5.3.14. Réviser les sources de revenus des villes et villages.....	65
5.3.15. Autoriser les unités d’habitation accessoires.....	67
5.3.16. Prioriser un développement propice à l’utilisation du vélo.....	69
5.3.17. Se doter d’un objectif zéro artificialisation nette .....	70
6. RECOMMANDATIONS .....	71
6.1. Recommandations dirigées au gouvernement du Québec.....	71
6.1.1. Recommandation 1 .....	71
6.1.2. Recommandation 2 .....	71
6.1.3. Recommandation 3 .....	72
6.1.4. Recommandation 4 .....	72
6.1.5. Recommandation 5 .....	72
6.1.6. Recommandation 6 .....	72
6.1.7. Recommandation 7 .....	72
6.1.8. Recommandation 8 .....	73
6.2. Recommandations dirigées à la communauté métropolitaine de Montréal .....	73
6.2.1. Recommandation 9 .....	73
6.2.2. Recommandation 10 .....	73
6.3. Recommandations dirigées à la municipalité régionale de comté de Montcalm.....	73
6.3.1. Recommandation 11 .....	73
6.3.2. Recommandation 12 .....	73
6.3.3. Recommandation 13 .....	74
6.4. Recommandations dirigées à la ville Saint-Lin- Laurentides .....	74
6.4.1. Recommandation 14 .....	74
6.4.2. Recommandation 15 .....	74
6.4.3. Recommandation 16 .....	74
6.4.4. Recommandation 17 .....	74
6.4.5. Recommandation 18 .....	75
CONCLUSION .....	76

Références .....	78
Bibliographie.....	88
Annexes .....	94
Annexe 1 : Territoire de la CMM et périmétropolitain.....	94
Annexe 2 : Principe de concordance en urbanisme.....	95
Annexe 3 : Adéquation entre le territoire de la CMM et celui de la RMR de Montréal.....	96
Annexe 4 : Prix médian (\$) des ventes de maisons individuelles, 2019 .....	97
Annexe 5 : Coûts par ménage de l'étalement urbain .....	98
Annexe 6 : Carte du noyau villageois de la ville de Jefferson, Iowa, États-Unis avant la revitalisation .....	99
Annexe 7 : Tableau vierge de la grille des 35 questions pour l'analyse de faisabilité des solutions phares de lutte contre l'étalement suburbain .....	100

## LISTE DES FIGURES ET DES TABLEAUX

Figure 2.1	Instances décisionnelles de la CMM .....	8
Figure 2.2	Lignes locales et suburbaines du <i>Montreal Tramways Company</i> 1914 .....	12
Figure 2.3	Densité de la population et poids démographique de la région métropolitaine de Montréal .....	15
Figure 2.4	Localisation de la ville de Saint-Lin–Laurentides .....	16
Figure 3.1	Période de mise en vigueur des schémas d'aménagement et de développement (2019)...	26
Figure 4.1	Localisation de la ville de Jefferson, Iowa, États-Unis .....	38
Figure 4.2	Municipalités membres de la région métropolitaine de Vancouver (Metro Vancouver) .....	40
Figure 4.3	Relations entre le Regional Growth Strategy et l'Official Community Plan de Vancouver ...	39
Figure 4.4	Plan schématique du projet Square Candiac .....	43
Figure 4.5	Types d'implantations d'une habitation accessoire .....	45
Figure 5.1	Méthodologie de priorisation des critères d'évaluation de l'analyse de faisabilité .....	48
Tableau 5.1	Résultats de l'analyse de faisabilité pour la mesure suivante : Accentuer la collaboration entre les municipalités d'une même MRC .....	51
Tableau 5.2	Résultats de l'analyse de faisabilité pour la mesure suivante : Assurer une collaboration plus étroite entre le MTQ et le MAMH .....	52
Tableau 5.3	Résultats de l'analyse de faisabilité pour la mesure suivante : Prioriser la consolidation du périmètre d'urbanisation .....	53
Tableau 5.4	Résultats de l'analyse de faisabilité pour la mesure suivante : Consulter et sensibiliser la population .....	54
Tableau 5.5	Résultats de l'analyse de faisabilité pour la mesure suivante : Créer une table de discussion entre la CMM et les MRC à son pourtour .....	55
Tableau 5.6	Résultats de l'analyse de faisabilité pour la mesure suivante : Prioriser un développement orienté vers le piéton .....	56
Tableau 5.7	Résultats de l'analyse de faisabilité pour la mesure suivante : Accorder le droit de construire.....	57
Tableau 5.8	Résultats de l'analyse de faisabilité pour la mesure suivante : Instaurer un Plan de protection des milieux naturels .....	58
Tableau 5.9	Résultats de l'analyse de faisabilité pour la mesure suivante : Implanter des péages autoroutiers.....	59

Tableau 5.10 Résultats de l'analyse de faisabilité pour la mesure suivante : Pérenniser et revitaliser les cœurs de villes et villages .....	61
Tableau 5.11 Résultats de l'analyse de faisabilité pour la mesure suivante : Réformer la Loi sur l'expropriation .....	62
Tableau 5.12 Résultats de l'analyse de faisabilité pour la mesure suivante : Réviser les OGAT et en renforcer l'application de l'orientation 10 .....	63
Tableau 5.13 Résultats de l'analyse de faisabilité pour la mesure suivante : Réviser le financement des transports collectifs .....	64
Tableau 5.14 Résultats de l'analyse de faisabilité pour la mesure suivante : Réviser les sources de revenus des villes et villages .....	65
Tableau 5.15 Résultats de l'analyse de faisabilité pour la mesure suivante : Autoriser les unités d'habitation accessoires .....	67
Tableau 5.16 Résultats de l'analyse de faisabilité pour la mesure suivante : Prioriser un développement propice à l'utilisation du vélo.....	69
Tableau 5.17 Résultats de l'analyse de faisabilité de la mesure suivante : Se doter d'un objectif zéro artificialisation nette .....	70

Note : Tous les tableaux ont été réalisés par Thalie Labonté dans le cadre de cet essai.

## LISTE DES ACRONYMES

CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CPTAQ	Commission de protection du territoire agricole du Québec
FCM	Fédération canadienne des municipalités
GIEC	Groupe intergouvernemental d'experts sur l'évolution du climat
LAU	Loi sur l'aménagement et l'urbanisme
LPTAA	Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles
LQE	Loi sur la qualité de l'environnement
MAMH	Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation
MRC	Municipalité régionale de comté
MTE	Ministère de la Transition énergétique de France
MTECT	Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires de France
OGAT	Orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire
PDZA	Plan de développement de la zone agricole
PEV	Plan pour une économie verte
PMAD	Plan métropolitain d'aménagement et de développement
PNAAT	Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire
POD	<i>Pedestrian-Oriented Development</i>
PRMHH	Plan régional des milieux humides et hydriques
PU	Périmètre d'urbanisation / Plan d'urbanisme
RMR	Région métropolitaine de recensement
RTM	Régie des transports métropolitains
SAD	Schéma d'aménagement et de développement
S.C.H.L.	Société canadienne d'Habitation et de Logement
SNUAT	Stratégie nationale d'urbanisme et d'aménagement du territoire
TOD	<i>Transit-Oriented Development</i>
UHA	Unité d'habitation accessoire
UMQ	Union des municipalités du Québec
ZAN	Zéro artificialisation nette

## INTRODUCTION

L'étalement urbain est reconnu comme étant un enjeu systémique majeur (Simard, 2015). L'Organisation des Nations Unies et le Groupe intergouvernemental d'experts sur l'évolution du climat (GIEC) ont identifié ce phénomène comme étant d'ordre et d'intérêt mondial (Groupe intergouvernemental d'experts sur les changements climatiques [GIEC], 2014; Organisation des Nations Unies Habitat [UN Habitat], 2010). Au niveau québécois, l'Ordre des urbanistes du Québec (OUQ) « a officiellement fait de la lutte à l'étalement urbain l'une de ses priorités et une campagne médiatique a amené cet enjeu sur la place publique » (Simard, 2015). En 2011, la Communauté métropolitaine de Montréal faisait déjà de la densification l'un de ses enjeux prioritaires, accompagnés d'indicateurs ambitieux (Conseil régional de l'environnement de Montréal, 2021). Le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation du Québec (MAMH) a également souligné dans son document de consultation en vue de l'adoption d'une stratégie nationale en urbanisme et aménagement des territoires que : « nos pratiques actuelles encouragent l'étalement urbain, soit le mode de développement le plus coûteux sur tous les plans : économique, environnemental et humain » (ministère des Affaires municipales et de l'Habitation [MAMH], 2021b). L'opinion est grandement partagée : l'étalement urbain contribue aux changements climatiques et est en opposition aux mesures d'adaptation et d'atténuation des impacts des dérèglements climatiques.

Selon Cynthia Ghorra-Gobin, géographe, chercheuse et auteure dans les domaines de la mondialisation et des villes nord-américaines, l'étalement urbain signifie : « l'urbanisation [qui] se poursuit en dehors de toute notion de limite spatiale au détriment de l'environnement naturel ou encore du domaine rural, suivant le principe de la faible densité. » (Ghorra-Gobin, 2005). L'étalement urbain, ou suburbain, peut également se caractériser par une séparation nette des fonctions, une hausse du navettage et l'augmentation des ressources consommées par habitant (Simard, 2015). Les termes « desserrement urbain » et « urbanisation diffuse » sont également employés par certains auteurs pour décrire ce phénomène.

Malgré ces définitions, il est important de souligner la complexité de ce phénomène et de ses termes. Les termes « étalement urbain » et « suburbain » seront utilisés au bénéfice de cet essai; mais il est important de saisir la vision urbano-centrée qu'ils dégagent et qui laisse présager que l'urbain se propagerait aux dépens du rural, et ce selon une perspective fonctionnaliste. Il serait pertinent de revoir nos définitions et conceptions du rural et de la ville; deux concepts actuellement perçus comme étant complètement distincts. « Il est tentant, dans le contexte québécois, d'associer la zone agricole à la campagne et le périmètre d'urbanisation à la ville » (Mercier & Côté, 2012). La ville peut à sa façon intégrer la ruralité par la présence de forêt, d'agriculture urbaine, etc., tout comme la campagne peut accueillir des fonctions non liées à l'agriculture. Les noyaux villageois sont considérés, au même titre qu'une métropole, comme un milieu urbain aux yeux de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (LPTAA) (Mercier & Côté, 2012). L'urbain n'est donc pas seulement compatible avec le concept de ville.

Une fraction de la complexité du phénomène de l'étalement urbain est due à la multiplication de ses origines. Historiquement, la population s'est établie en masse dans les villes afin d'avoir accès à des emplois et des services. Considérant la forte demande et la rareté de l'offre, les prix des terrains et des bâtiments en ville ont crû rapidement ayant comme conséquence un mouvement inverse vers l'extérieur de la ville afin d'aspirer au rêve américain, et ce à un prix abordable.

« À l'origine reliée à la croissance démographique, l'expansion urbaine était vue comme un phénomène normal, voire souhaitable, car elle facilitait l'accession à la propriété aux classes moyennes. Ce phénomène a été particulièrement marqué au cours du dernier après-guerre, où l'ensemble des politiques publiques encourageait ce mouvement (prêts de la S.C.H.L., construction des autoroutes, etc.). » (Bussière, 1993).

L'avènement de l'automobile a nettement contribué à l'étalement urbain, offrant la facilité et l'abordabilité des déplacements sur de plus longues distances entre les lieux de travail, de service et de résidence (Bussière & Dallaire, 1994). À partir de la Seconde Guerre mondiale, les emplois manufacturiers se déplacent rapidement vers les banlieues où les coûts d'occupation sont moindres et la main d'œuvre plus jeune (Sénécal et al., 1990). De plus, les espaces manufacturiers et commerciaux sont devenus, depuis les années 50, de plus en plus vastes, requérant des aménagements plus considérables (Lanza et al., 2007). Ces bâtiments de grand format ont rapidement pris la place des petits commerces de proximité. Les avancées technologiques ont également permis de privatiser l'accès à certains services relevant auparavant du domaine public tel que l'accès à l'eau et à l'électricité par exemple, permettant ainsi aux ménages de s'établir de plus en plus loin en périphérie (Lanza et al., 2007). Plus récemment, la crise sanitaire liée au coronavirus a accentué le phénomène dû à une montée en popularité du télétravail qui, par le fait même, incite les ménages à s'accaparer de plus grands logements pour y aménager un bureau, donc à s'éloigner des centres-villes où les grands logements sont plus dispendieux (Grenier, 2022). Toutefois, la crise est encore trop récente pour réellement en évaluer les répercussions sur l'aménagement du territoire.

Ces multiples facettes de l'étalement urbain génèrent par le fait même un vaste éventail de conséquences d'ordre social, économique, environnemental et de santé publique. Sur ce dernier volet, la prévention des maladies par la consolidation des milieux de vie et la préservation, la création et la revitalisation des milieux naturels représenteraient un gain considérable pour le milieu de la santé (Hemery et al., 2022). L'étalement urbain et la destruction des territoires agricoles et naturels impactent donc négativement la santé des personnes qui se sédentarisent et qui vivent à proximité de grandes sources de pollution atmosphérique, visuelle et sonore que représentent les autoroutes.

La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et ses alentours ne font pas exception à cette problématique mondiale. Selon une étude menée par Yves Bussière et Yves Dallaire en 1994, le poids relatif de la population de l'aire urbaine de Montréal entre 1960 et 1980 a diminué de 1,6 % au centre-ville, et a augmenté de 17,8 % dans sa périphérie (Bussière & Dallaire, 1994). Le Plan stratégique 2019-



2023 du MAMH présente des constats similaires pour la période 2006 à 2016, où la croissance démographique de l'île de Montréal fut de 4,6 %, alors que celle des couronnes nord et sud était plutôt de 21,2 % (MAMH, 2021a). Ce phénomène a, par le fait même, réduit la densité de la population pour l'ensemble du territoire de la Région métropolitaine de recensement (RMR) de Montréal, passant d'environ 2 500 à 1 000 habitants par kilomètre carré entre 1951 et 2016 (MAMH, 2021a). Le poids démographique de l'île de Montréal par rapport à la RMR a également chuté de 71,9 % en 1971 à 47,4 % en 2016 (MAMH, 2021a). Plus récemment « les données de croissance démographique, de migration interne ainsi que certains signaux du marché résidentiel montrent que l'étalement urbain péri-métropolitain a pris de l'ampleur au cours des dernières années et que la pandémie pourrait l'avoir amplifié » (Communauté métropolitaine de Montréal [CMM], 2021). Cela peut, en partie, s'expliquer par le manque de cohérence entre les politiques d'aménagement qui encadrent la CMM et celles qui encadrent le territoire périurbain (CMM, 2021).

Pour mieux saisir le manque de cohérence entre la CMM et son pourtour, il est important de distinguer le territoire de la Région métropolitaine de recensement et celui de la communauté métropolitaine.

« La RMR de Montréal regroupe une dizaine de municipalités situées à l'extérieur des limites de la CMM, où ne s'applique donc pas le PMAD [Plan métropolitain d'aménagement et de développement]. Ces municipalités ainsi que l'ensemble des MRC situées au pourtour de la CMM sont intégrés à l'espace métropolitain et connaissent actuellement une croissance démographique importante. Cette situation met en lumière la nécessité de mettre en place des règles d'aménagement complémentaires afin d'assurer un développement durable du Grand Montréal et des territoires péri-métropolitains. » (CMM, 2022).

Cette séparation de la CMM et de son pourtour crée un manque d'arrimage entre les orientations de développement et d'aménagement du secteur urbain de la CMM et du secteur périurbain. À ce jour, le territoire de la CMM compte 4 259 km<sup>2</sup>, et celui de la RMR 4 604 km<sup>2</sup> (Beaudet, 2021). Afin d'assurer une vision d'ensemble et un développement structuré et cohérent, les MRC doivent disposer d'une structure qui leur permettra d'entretenir un dialogue. Il y a donc un besoin d'identifier de meilleurs moyens pour freiner l'étalement urbain au pourtour du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal, tout en assurant une collaboration continue entre la CMM, les municipalités régionales de comtés et les municipalités.

La structure de ce rapport s'amorce d'abord par une réflexion sur les concepts fondamentaux de l'urbanisme, de l'aménagement du territoire et de l'étalement urbain. Le sujet s'introduit ensuite par un bref portrait de l'étalement suburbain au pourtour de la communauté métropolitaine de Montréal ainsi qu'un survol des rôles et des intérêts des différentes parties prenantes.

L'étalement urbain a des impacts multiples; sur le volet de l'économie, du communautaire, de l'environnement, de la fiscalité et de l'aménagement. Toutefois, ce rapport s'oriente particulièrement sur les impacts environnementaux de l'étalement. Afin de bien identifier et comprendre ces impacts

environnementaux, il est opportun de mettre sur la table l'ensemble des facteurs qui y contribuent. Qu'ils soient administratifs, culturels, démographiques, économiques, fiscaux, structurels ou technologiques. L'étalement suburbain puise ses origines de divers éléments phares qui ont forgé l'aménagement du territoire québécois.

Une fois l'enjeu mis en perspective selon la réalité de la région montréalaise actuelle, ce rapport présente divers outils de lutte à l'étalement urbain qui ont été mis en place à travers la planète. Les exemples phares présentés ont été sélectionnés en fonction de leur degré d'implantation possible dans le contexte de la ville de Saint-Lin–Laurentides.

Finalement, afin de répondre à l'objectif principal de ce travail, soit d'identifier des outils ou des moyens pour aider des villes, au contexte similaire à celui de Saint-Lin–Laurentides, à freiner ou à participer à l'atténuation de l'étalement suburbain, ce rapport se conclut par quelques recommandations adressées à la ville de Saint-Lin–Laurentides, à la MRC de Montcalm, au MAMH et au gouvernement québécois de manière plus globale.

## 1. MÉTHODOLOGIE

L'objectif premier de ce présent rapport d'intervention est d'identifier des outils ou des moyens pour aider des villes, au contexte similaire à celui de la ville de Saint-Lin–Laurentides, à freiner ou à participer à l'atténuation de l'étalement suburbain; et ce tout en poursuivant les aspirations, objectifs et besoins de leur communauté. Cet objectif sera atteint par l'analyse de moyens législatifs (ex. : lois) et politiques (ex. : incitatif) de frein à l'étalement suburbain au pourtour du territoire de la CMM. Ces analyses de faisabilité seront basées sur les piliers du développement durable (éthique, écologique, social, économique, culturel, gouvernance), tout en considérant la vision stratégique de la Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire. Ces analyses viseront plus précisément l'identification de pistes de solutions pour améliorer la communication des besoins et le partage des objectifs entre une municipalité, dans ce cas-ci celle de Saint-Lin–Laurentides, et la CMM, en passant par la MRC de Montcalm. En somme, les résultats permettront d'identifier les principales actions à mettre en œuvre aux différents paliers gouvernementaux afin de freiner l'étalement urbain, notamment dans la ville de Saint-Lin–Laurentides.

Ce rapport d'intervention est rédigé pendant une période où l'aménagement du territoire s'empare peu à peu de l'espace public, d'autant plus que le gouvernement québécois a annoncé dans son Plan pour une économie verte l'adoption d'une nouvelle Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire afin de redéfinir et recadrer les pratiques. L'urbanisme, étant une discipline assez jeune, n'a pas toujours eu la côte dans les médias. Sa récente effervescence a suscité un intérêt collectif pour les enjeux d'aménagement du territoire.

Au premier plan, le gouvernement provincial joue un rôle majeur en ce qui a trait à l'aménagement du territoire, en ayant comme intérêt premier le bien-être de la population québécoise. La vision stratégique d'une première Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire (PNAAT) a d'ailleurs été publiée au printemps 2022 afin de doter le Québec d'une vision claire et digne du XXI<sup>e</sup> siècle en matière d'aménagement du territoire (MAMH, 2021b).

Les villes et les MRC au pourtour de la CMM sont caractérisées par une forte croissance démographique due, entre autres, à la migration en provenance de la CMM. Ces acteurs jouent alors un rôle crucial dans le phénomène que l'on nomme l'étalement suburbain, et ils doivent absolument faire partie de la solution puisqu'ils sont les premiers impactés par la croissance effrénée des banlieues (CMM, 2021). Toutefois, comme leurs intérêts sont entre autres d'ordre financier, leur dépendance au foncier limite souvent leurs ambitions à l'égard de la lutte contre l'étalement urbain.

La CMM, quant à elle, œuvre à l'échelle du Grand Montréal en planifiant, coordonnant et finançant le développement de la région sous divers volets (économique, spatial, etc.) (CMM, 2021). Notamment par

le biais de l'orientation 10<sup>1</sup> des orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire, la CMM collabore aux démarches pour freiner l'étalement urbain en son cœur, mais également au pourtour.

Au niveau professionnel, l'Ordre des urbanistes occupe une place de premier choix des consultations en vue d'une nouvelle politique d'aménagement du territoire pour le Québec au côté du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (Ordre des urbanistes du Québec [OUQ], 2021). Leur principal intérêt réside dans la protection du public. Les promoteurs et investisseurs immobiliers jouent également un rôle déterminant dans le développement des villes (Simard, 2015). Lorsque de nouveaux développements immobiliers prennent place à l'extérieur des périmètres d'urbanisation ou en retrait des milieux de vie complets et desservis par des axes de transport structurant, ils contribuent directement à l'étalement suburbain. Les intérêts des promoteurs et investisseurs immobiliers sont principalement d'ordre financier; leurs projets doivent être rentables.

Les groupes et organismes d'intérêt social sont également assez présents sur l'espace public, notamment depuis l'annonce officielle de l'adoption d'une nouvelle politique nationale sur l'aménagement du territoire. En effet, des groupes tels que Vivre en Ville, Équiterre ou l'Unité de travail pour l'implantation de logement étudiant (UTILE), ou des regroupements, tels que l'Alliance Ariane, se sont positionnés en faveur d'un nouveau cadre en aménagement du territoire et ont proposé des pistes de réflexions ou de solutions. À cet effet, près d'une centaine de mémoires ont été déposés auprès du gouvernement dans le cadre des processus de consultation en vue de la rédaction d'une politique en aménagement du territoire (Parlons territoire, 2021).

La société civile n'est pas en reste et a saisi les opportunités de donner son opinion lors de séances de consultation en vue de l'adoption de la nouvelle Stratégie nationale d'urbanisme et d'aménagement des territoires (OUQ, 2021). Elle participe également à divers moyens de pression auprès des différents paliers de gouvernement afin de lutter pour son bien-être et sa qualité de vie.

Les sources consultées pour la rédaction de ce rapport ont été minutieusement sélectionnées afin d'en assurer une certaine crédibilité. Elles ont été choisies sur la base de leur date de parution, leurs auteurs, leur diversité et l'éditeur ou le site internet qui les hébergent.

Afin de saisir les particularités et perceptions des différents acteurs du milieu de l'aménagement du territoire au Québec, quelques entrevues ont été de mise; notamment auprès d'un représentant de la CMM, du maire de la ville de Saint-Lin–Laurentides, de représentants d'organismes œuvrant dans le domaine de l'aménagement du territoire et enfin d'employés du ministère des Affaires municipales et de

---

<sup>1</sup> Orientation 10 : « Dans une optique de complémentarité des planifications métropolitaine et péri-métropolitaine, consolider le développement dans le principal pôle de services et d'équipements localisé sur le territoire de chacune des MRC péri-métropolitaines » (OGAT, 2011)

l'Habitation. La MRC de Montcalm a cependant refusé les demandes de rencontres prétextant le caractère plutôt controversé de l'étalement urbain sur leur territoire.

Les renseignements récoltés par le biais d'entrevues ont par la suite été complétés par une recherche littéraire de plus de 60 heures. Les pratiques les plus novatrices et réalistes dans le contexte québécois ont par la suite été identifiées et validées par une analyse de faisabilité afin de déterminer qu'elles sont les pistes de solution possibles pour freiner l'étalement suburbain, et ce particulièrement dans la municipalité de Saint-Lin–Laurentides.

## 2. MISE EN CONTEXTE

L'étalement suburbain dans la région montréalaise est un enjeu complexe qui puise ses origines jusqu'au début du siècle dernier et même au-delà. La présente section permet d'encadrer la lecture du rapport en définissant d'abord les concepts clés de l'étalement suburbain. Ensuite, afin de saisir le rôle des acteurs publics en aménagement du territoire et de formuler des recommandations à leur égard, leurs pouvoirs sont étayés. Quelques paragraphes de cette section sont finalement dédiés à l'identification des impacts environnementaux de l'étalement suburbain.

### 2.1. Définitions et concepts

L'étalement urbain ou suburbain est un phénomène qui s'applique à diverses échelles. Dans la région de Montréal par exemple, certains auteurs délimitent l'étalement au-delà du centre-ville, d'autres au-delà de la ville de Montréal, de l'île de Montréal, de la CMM, ou bien même au-delà des 2<sup>es</sup> couronnes nord et sud. Il est alors crucial de déterminer le type d'étalement sur lequel se fonde cet essai, c'est-à-dire celui au-delà de la CMM. La CMM regroupe à ce jour 82 municipalités qui partagent une mission commune, soit de « planifier, coordonner et financer les compétences stratégiques qui façonnent le territoire et le développement de la région » (CMM, 2022a) (Annexe 1). Un conseil de 28 élus municipaux représentatifs du territoire de la CMM ainsi que la mairie de Montréal dirige la Communauté (CMM, 2021a) (Figure 2.1). De plus, huit de ces membres participent au comité exécutif qui a pour rôle d'appuyer les décisions du conseil et de veiller à ce que la loi et les règlements soient respectés (CMM, 2021a). Cinq commissions permanentes se penchent également sur des dossiers spécifiques (CMM, 2021a). Malgré les objectifs de densification et de consolidation soutenus par la CMM, l'étalement urbain dépasse aujourd'hui ses limites territoriales.

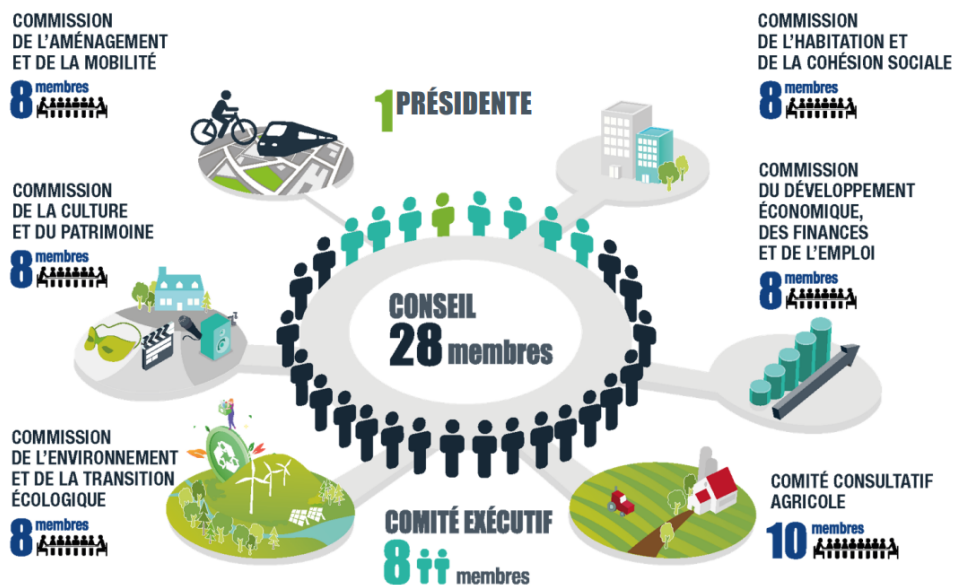


Figure 2.1 Instances décisionnelles de la CMM (CMM, 2021a)

Afin de clarifier les termes de l'étalement suburbain, il est essentiel de définir les concepts suivants : urbain, suburbain, périurbain, échelle humaine, région métropolitaine, zone d'influence métropolitaine et périmètre d'urbanisation. Les mouvements du nouvel urbanisme (*new urbanism*) et de la croissance réfléchie (*smart growth*) ont également une place dans la compréhension de l'étalement suburbain. Finalement, afin de cibler l'étalement urbain de la façon la plus objective possible, les définitions des indicateurs suivants se révèlent des plus pertinentes : densité d'occupation du sol, milieu de vie complet et empreinte écologique (Mercier & Côté, 2012).

#### 2.1.1. Urbain, périurbain et suburbain

Selon le Centre national de ressources textuelles et lexicales, le terme de l'urbain se rallie à ce qui est de la ville, à ce qui concerne la ville (2012). Selon cette définition, il est important de comprendre ce qui s'identifie comme la ville, ou l'espace urbain. Statistique Canada identifie une région urbaine comme étant un « centre de population [...] ayant une concentration démographique d'au moins 1 000 habitants et une densité de population d'au moins 400 habitants au kilomètre carré » (Statistique Canada, 2017b). Ce qui ne constitue pas une région urbaine est alors une région rurale.

Selon le professeur à la Faculté d'aménagement de l'Université de Montréal, René Parenteau, l'espace périurbain se démarque par certaines caractéristiques. Tout d'abord, il identifie la « complexité du système d'usage des sols » de par l'hétérogénéité des fonctions et de par la cohabitation entre le résidentiel et les activités agricoles, un trait distinctif des zones périurbaines (Parenteau, 1980). L'espace périurbain noterait un « taux exceptionnellement élevé de mobilité des acteurs, des activités et des ressources » (Parenteau, 1980). Les zones périurbaines se caractérisent notamment par une forte dépendance à l'automobile et un nombre élevé de navettages dû à une séparation nette des fonctions.

Selon plusieurs sources, dont l'Office québécois de la langue française (2012), le terme suburbain désigne approximativement un territoire similaire à la zone périurbaine : « qui est à proximité de la ville et des quartiers urbains ».

#### 2.1.2. Échelle humaine

Dans son livre *Pour des villes à échelle humaine*, Jan Gehl présente l'échelle humaine comme étant l'atteinte de quatre objectifs d'aménagement : « animation, sécurité, durabilité et santé » (Gehl, 2012). Ces objectifs peuvent être atteints par une vision du développement axée sur le bien-être des citoyens et la vie urbaine en général (Gehl, 2012).

#### 2.1.3. Région métropolitaine

En ce qui a trait aux régions métropolitaines,

«[...] il est convenu qu'elles sont composées d'une ou, dans certains cas, de quelques villes-centres à forte densité d'emplois et de population entourées d'espaces à caractère plus rural et de collectivités locales à vocation principalement résidentielle et au développement souvent plus récent, généralement désigné sous le vocable de banlieue. Ces différents

espaces forment ensemble un bassin d'emplois relativement autonome où la majeure partie de la population habite et travaille. [...] Selon les critères de Statistique Canada, une RMR doit avoir une population totale d'au moins 100 000 habitants et son noyau doit compter minimalement 50 000 habitants. » (CMM), 2020)

#### 2.1.4. Zone d'influence métropolitaine

Dans cet essai, la zone d'influence métropolitaine correspond à la zone d'influence métropolitaine définie dans l'orientation 10 des orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire (O-10).

« Cette zone O-10 couvre les neuf MRC limitrophes à la CMM, ainsi que les parties hors CMM des six MRC dont le territoire est en partie inclus dans celui de la CMM. Les 12 municipalités de la RMR qui seront hors du territoire de la CMM à l'horizon 2031 sont incluses dans la zone d'influence O-10. » (CMM, 2020) (Annexe 3)

#### 2.1.5. Périmètre d'urbanisation

Le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation identifie un périmètre d'urbanisation comme « l'espace éventuellement consacré à l'habitat de type urbain (MAMH, 2010d). Chaque municipalité régionale de comté a donc le devoir de délimiter, par l'intermédiaire de son Schéma d'aménagement et de développement (SAD), les périmètres d'urbanisation des villes et villages qui la composent (*Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* [LAU], 2021).

Outre l'objectif d'orienter le développement urbain, le périmètre d'urbanisation participe également à la protection du territoire et des activités agricoles, appuyé par la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (LPTAA) et la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ). Ainsi, les propriétaires de terres agricoles bénéficient d'une protection à l'égard de futures constructions non liées aux activités agricoles, et face aux pressions de développement urbain.

#### 2.1.6. Nouvel urbanisme (*New urbanism*) et croissance intelligente (*smart growth*)

Le nouvel urbanisme et la croissance intelligente sont deux mouvements de pensée dans le domaine de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire qui ont émergé à la fin du siècle dernier. Ils « [...] constituaient, à compter du milieu des années 1980, des tentatives de proposer une solution de rechange à un urbanisme de l'étalement et de la ségrégation fonctionnelle » (Beudet, 2021). D'une part, le *Smart Growth* partage de nombreuses similitudes avec le développement durable. Il prône entre autres la préservation des ressources et la réduction de la ségrégation spatiale sous différentes formes par une approche de redéveloppement de la ville sur elle-même (Ouellet, 2006). D'autre part, l'approche du nouvel urbanisme est un mouvement en aménagement qui « vise à recréer les qualités et les attributs des types de développement urbain traditionnels qui prévalaient encore en Amérique du Nord au début du XXe siècle ». C'est cette approche qui a majoritairement donné lieu aux cités-jardins. Le nouvel urbanisme est également connu pour la promotion qu'il fait du design participatif, c'est-à-dire d'inclure plusieurs parties prenantes (citoyens, promoteurs, élus, etc.) dans le processus de création de la vie urbaine (Ouellet, 2006).



### 2.1.7. Densité d'occupation du sol

Le MAMH définit la densité d'occupation du sol comme étant « le rapport entre la superficie des constructions implantées sur un terrain et celle du terrain en tant que tel » (MAMH, 2010a). La densité se traduit dans la réglementation par des mesures de logement/hectare, unité/hectare ou par des superficies de plancher minimales et maximales. Les normes et la mise en œuvre de la densité d'occupation du sol peuvent être prévues au PMAD, au SAD, au plan d'urbanisme (PU) ou dans un plan particulier d'urbanisme (PPU) (MAMH, 2010a).

### 2.1.8. Milieu de vie complet

Selon le programme Collectivités viables de Vivre en Ville, un milieu de vie complet est un

« Milieu où il est possible d'effectuer la majorité de ses activités quotidiennes (travailler, étudier, consommer, se récréer) à distance de marche de son habitation. Un milieu de vie complet est généralement caractérisé par une importante mixité d'activités et d'usages, ce qui lui permet d'exercer différents rôles au sein de l'agglomération urbaine où il se trouve » (Vivre en Ville, s.d.).

### 2.1.9. Empreinte écologique

L'empreinte écologique d'une ville se calcul par la quantité d'hectares nécessaires afin de produire suffisamment de ressources pour soutenir le rythme de vie d'une personne ou d'un ménage. Selon la Fédération canadienne des municipalités (FCM), l'empreinte écologique des municipalités canadiennes se situe environ à 7,25 hectares par personne, ce qui est bien au-delà de la quantité d'espace occupé par un logement, une infrastructure ou tout autre type de constructions (Wilson & Anielski, 2005). La durabilité des villes serait donc une « durabilité importée » s'appuyant sur de vastes espaces périurbains ou lointains pour produire la nourriture et recycler les déchets (Mancebo, 2013).

## **2.2. L'étalement urbain au pourtour de la communauté métropolitaine de Montréal**

En ayant maintenant établi quelques bases théoriques du phénomène qu'est l'étalement urbain, une brève mise en contexte est de mise afin de bien en saisir la complexité et les retombées.

L'étalement urbain, et maintenant même suburbain, puise ses racines dans plusieurs innovations au cours de plusieurs périodes historiques. La plus marquante d'entre elles est sans équivoque la démocratisation de l'automobile. Certaines innovations à partir des années 1920 ont d'ailleurs permis une utilisation optimale de l'automobile. Parmi celles-ci on compte le pavage des chaussées, l'installation de signalisations, l'aménagement de routes de plaisance, de routes à chaussées séparées et à accès limité, la construction de motels, de stations-service et de centres commerciaux, etc. (Beaudet, 2021). Ces innovations s'accompagnent d'une montée de l'individualisme des ménages de la classe moyenne qui sont dorénavant à la recherche d'un « cadre de vie que la ville dense et ses quartiers anciens ne peuvent pas ou sont réputés ne pas pouvoir proposer » (Beaudet, 2021). Non seulement les ménages se sont installés en dehors de la ville-centre, mais le mouvement fonctionnaliste en aménagement de l'après-guerre a promu la ségrégation spatiale, renforçant le rôle prédominant de la voiture et du transport

individuel. (Beaudet, 2021). L'étalement se fait d'abord au sein même de l'île de Montréal, fortement facilité par l'implantation de réseaux de tramway urbains et interurbains au début du XXe siècle (Figure 2.2). Le phénomène se poursuit rapidement en dehors des limites physiques de l'île, soutenu par la construction d'autoroutes et l'élaboration de programmes d'accès à la propriété (Beaudet, 2021).



**Figure 2.2 Lignes locales et suburbaines du *Montreal Tramways Company* 1914 (Ville de Montréal. Section des Archives., 1914)**

En 1909, Westmount est l'une des premières banlieues de l'époque à instaurer un règlement de zonage, un lègue important du mouvement fonctionnaliste (Beaudet, 2021). Cette mesure a pour objectif de prévenir la construction d'infrastructures incompatibles à proximité l'une de l'autre et ainsi de limiter les nuisances. La municipalité s'assure par le fait même de protéger la valeur des propriétés et la qualité du milieu de vie (Beaudet, 2021). Au début des années 1930, le Code municipal du Québec ouvre la possibilité à toutes les villes de plus de 20 000 habitants de se doter de règlements qui régissent les usages et les constructions par zones (Beaudet, 2021). La ville de Montréal met en application ce pouvoir dès 1933 (Beaudet, 2021).

Après la Seconde Guerre mondiale, comme plusieurs autres nations, le Québec enregistre une forte hausse de la demande en logement. « Entre 1950 et 1956, ce sont en moyenne 2 800 hectares de terres agricoles qui sont convertis annuellement en espaces urbanisés » (Beaudet, 2021). Le nombre de municipalités de banlieue dans la région de Montréal passe de quatre à vingt-sept entre 1941 et 1961 (Beaudet, 2021). À ce moment, la croissance des superficies urbanisées surpasse la croissance de la population québécoise et la dispersion devient « hors de contrôle » (Beaudet, 2021). L'essor urbain du Québec s'est propulsé de façon complètement anarchique. « Les villes ont poussé pour répondre à des besoins, des désirs, des ambitions, des conflits et des compromis qui n'avaient jamais qu'une valeur temporaire » (Commission provinciale d'urbanisme, 1968).

Dans les années 1960, l'annonce de l'Expo 67 propulse la construction de diverses autoroutes et connexions routières, dont le pont Champlain en 1964, le prolongement de l'autoroute 25 jusqu'à Terrebonne en 1965, et l'achèvement de l'autoroute des Laurentides (A15) en 1973 (Beaudet, 2021). La construction de plus en plus d'autoroutes enclenche alors un cercle vicieux « car en augmentant la capacité autoroutière dans le but de diminuer la congestion, on obtient l'effet inverse à celui escompté. Profitant des voies rapides qui réduisent leur temps de déplacement, les ménages s'installent dans des secteurs encore plus éloignés », ce qui favorise l'étalement suburbain (Vivre en Ville, 2014). Durant la même période, le gouvernement du Québec encourage également l'achat de maisons dont le coût est inférieur à 12 500\$, incluant le terrain, par l'attribution de rabais (Beaudet, 2021). Cela incite fortement les promoteurs à bâtir dans des secteurs moins facilement accessibles, où les terrains sont moins chers, et de construire des logements de piètre qualité (Beaudet, 2021). Entre 1964 et 1975, ce sont plus de 20 000 hectares de terres à fort potentiel agricole qui tombent aux mains de l'urbanisation dans la région de la CMM (Beaudet, 2021).

Durant cette forte période de croissance, la responsabilité de construire et d'aménager les infrastructures publiques telles que les écoles, les parcs et les bibliothèques était souvent relayée aux municipalités, permettant ainsi aux promoteurs de vendre à prix modique les maisons qu'ils construisaient puisqu'ils n'avaient pas à prendre en considération les coûts de ces services publics (Beaudet, 2021). Toutefois, cela faisait en sorte que les espaces dédiés à ces infrastructures n'étaient souvent pas planifiés en amont. Éventuellement, afin de parvenir à fournir ces équipements et services aux résidents, les municipalités ont dû hausser l'impôt foncier, leur principale source de revenus (Beaudet, 2021). Afin de demeurer compétitives sur le marché, les villes choisissaient souvent d'accueillir de nouveaux ménages pour financer les équipements des ménages arrivés précédemment, créant un effet *Ponzi* (Beaudet, 2021; Grammond, 2022).

Propulsés ensuite par l'émergence de nouvelles lignes et stations de trains de banlieue, les parcs industriels sont devenus une composante phare des banlieues montréalaises (Beaudet, 2021). Il est en effet intéressant pour les industries de s'éloigner des nuisances des centres urbains et de fuir l'étroite cohabitation avec des usages difficilement compatibles (Beaudet, 2021). « Au début des années 1960, la moitié des emplois industriels se trouvaient en banlieue. À la fin des années 1970, ce sont près des deux tiers de ceux-ci » (Beaudet, 2021). Ce type d'occupation représente d'autant plus une source de revenus importante pour les municipalités (Beaudet, 2021).

À la fin des années 70, l'urbanisme devient une compétence et une responsabilité municipale grâce à l'adoption de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) (Beaudet, 2021). Au cours de la même période, le gouvernement se préoccupe également de la protection des territoires agricoles et met en place la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) par l'adoption de la Loi sur la protection des territoires et des activités agricoles (LPTAA) (Beaudet, 2021). Le gouvernement reconnaît également, par l'adoption en 1978 de l'Option préférable d'aménagement pour la ville de

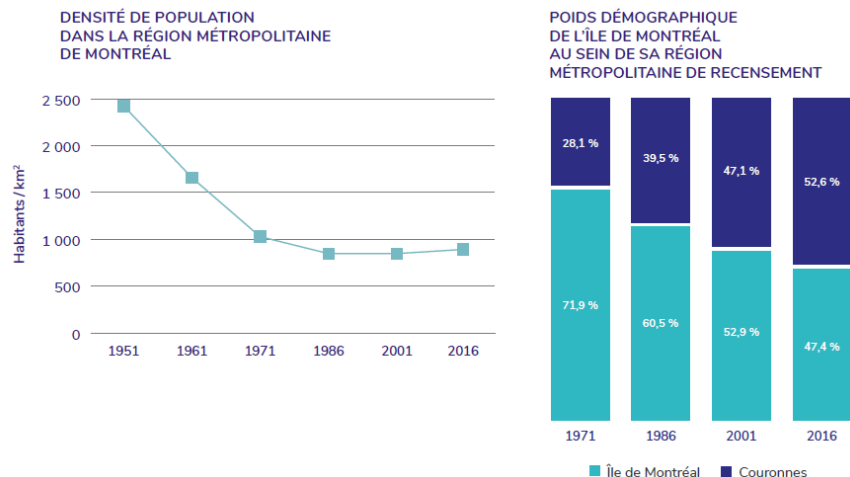
Montréal, que l'étalement urbain se poursuit malgré les opportunités d'urbanisation dans les milieux déjà développés (Beaudet, 2021).

Au cours des années 70 et 80, les courants de pensée de la croissance réfléchie, axée sur le transport en commun, et du nouvel urbanisme ont permis l'émergence d'une opposition à un urbanisme fonctionnel et dispersé sur le territoire (Beaudet, 2021). Ces courants ont toutefois connu des retombées plus importantes aux États-Unis qu'au Québec.

Les années 80 au Québec sont marquées par l'apparition de mégas centres commerciaux et locaux à grande surface (Beaudet, 2021). Certains sièges sociaux de compagnies et d'agences gouvernementales ont également déménagé vers les banlieues à la même époque, motivés par l'attractivité et le mouvement des employés (Beaudet, 2021). Malgré leur croissance effrénée, les banlieues ont été rapidement rattrapées par certains problèmes précédemment réservés aux quartiers centraux : congestion routière, gentrification et dégradation des cadres bâtis (Beaudet, 2021).

En 2001, le gouvernement du Québec adopte la Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal qui crée par le fait même l'entité éponyme (Beaudet, 2021). La CMM a pour objectif d'assurer une planification territoriale cohérente et harmonieuse à l'échelle des 82 municipalités qui la composent (Beaudet, 2021). Cette organisation succède à la Commission métropolitaine de Montréal (1921), la Corporation du Montréal métropolitain (1959) et la Communauté urbaine de Montréal (1969) (Beaudet, 2021).

Aujourd'hui, près de la moitié de la population du Canada habite en banlieue, le problème de l'étalement suburbain est donc loin d'être un enjeu du passé (Beaudet, 2021) (Figure 2.3). Le prolongement d'autoroutes et l'agrandissement des périmètres d'urbanisation sont malheureusement toujours d'actualité dans la grande région de Montréal. La densité résidentielle continue de diminuer au profit de l'augmentation des zones urbanisées. D'une part, dans la CMM la portion des maisons unifamiliales parmi les nouveaux chantiers diminue considérablement depuis les 20 dernières années, et d'autre part, au pourtour de la CMM le développement s'appuie toujours majoritairement sur ce modèle (CMM, 2020). En effet, la culture du *American dream* selon laquelle la réussite personnelle se définirait entre autres par la possession d'une grande maison individuelle, d'un grand terrain et d'une piscine reste ancrée dans la mentalité d'une proportion importante de la population québécoise. Afin de gravir les échelons sociaux, plusieurs ménages profitent alors toujours d'une augmentation de leurs revenus pour s'installer de plus en plus loin des noyaux urbains afin d'accéder à une propriété toujours de plus en plus grande.



**Figure 2.3 Densité de la population et poids démographique de la région métropolitaine de Montréal (MAMH, 2021a)**

La densité résidentielle n'est pas la seule caractéristique phare de l'étalement suburbain; la localisation des emplois et leur proximité avec les milieux résidentiels y jouent également un rôle déterminant. La séparation nette des fonctions accompagnée d'une multiplication des services contribue toujours à un accroissement du taux de possession d'une voiture et du navettage par personne. « Près de 30 municipalités limitrophes à la CMM ont maintenant un taux de navettage vers la CMM de plus de 40 %, dont 10 municipalités ayant un taux de navettage vers la CMM de plus de 50 % » (CMM, 2020). À l'instar des quartiers résidentiels, les employeurs

« s'installent près des axes autoroutiers, pourvus d'espaces de stationnement gratuit, favorisent la dépendance à l'automobile. La localisation d'un bureau, d'un hôpital, d'une école ou d'une grande entreprise aura donc un impact considérable et à long terme sur la mobilité quotidienne de la main-d'œuvre et l'aménagement du territoire environnant » (Duquet & Pagé-Plouffe, 2022).

Les grands centres commerciaux ont d'ailleurs donné un coup dur aux commerces de proximité et des quartiers centraux de Montréal (Collin & Mongeau, 1992). La crise sanitaire issue de la pandémie de COVID-19 a d'autant plus accentué la dévitalisation du centre-ville de Montréal où les bureaux se sont rapidement vidés et les commerces ont constaté une forte baisse de leur achalandage (G15+, 2021).

Malgré ce qui précède, les coûts associés au logement d'un ménage, tels que les infrastructures et services publics et les parcs sont nettement plus élevés en banlieue qu'en ville (Smart Prosperity Institute, 2013a). Les coûts du logement, en tant que tel, paraissent souvent moins dispendieux lorsque l'on s'éloigne des centres urbains. Toutefois lors de l'évaluation du coût de la vie selon sa localisation, un ménage doit prendre en considération les coûts des taxes municipales et des services qui sont plus élevés en banlieue puisque la faible densité fait en sorte qu'il y a moins d'utilisateurs pour soutenir les frais communs (Annexe 4).

Depuis 2015, ce sont environ 4 000 personnes de plus qui migrent de la CMM vers les MRC à son pourtour Nord contrairement à l'opposé; cela se traduit alors par une perte pour la communauté métropolitaine (CMM, 2020). De son côté, la MRC de Montcalm a accueilli annuellement en moyenne 982 de ces résidents migrants entre 2015 et 2018, dont 550 seulement pour Saint-Lin–Laurentides (CMM, 2020) (Figure 2.4). Entre 2011 et 2016, la municipalité de Saint-Lin–Laurentides a été témoin d'une croissance démographique de 19 % (Statistique Canada, 2017a). Actuellement, l'âge moyen des résidents de Saint-Lin–Laurentides se situe à 36 ans, alors qu'au Québec il se situe à 42,9 ans (Colpron, 2022). À ces égards, la population de Saint-Lin–Laurentides s'est accrue si rapidement que la ville fait actuellement face à un problème d'approvisionnement en eau et doit rationner sa population (Lagacé, 2022).



**Figure 2.4 Localisation de la ville de Saint-Lin–Laurentides (Colpron, 2022)**

La ville de Saint-Lin–Laurentides a été ajoutée à la RMR en 2016, mais ne fait toujours pas partie de la CMM (CMM, 2020). L'ajout de Saint-Jean-sur-Richelieu et Saint-Lin–Laurentides fait doubler la population du territoire de la RMR hors CMM, qui atteint 252 600 habitants (CMM, 2020). (Annexe 3)

La situation actuelle de Saint-Lin–Laurentides illustre nettement le phénomène de l'étalement suburbain. Entre 2006 et 2016, plus de 80 % des nouveaux ménages dans la région métropolitaine de Montréal se sont installés dans des secteurs dépendant de la voiture (Gordon, 2018). En 2016, 49,6 % de la population de Saint-Lin–Laurentides transitait vers un lieu de travail habituel situé au sein de la CMM; parmi ceux-ci, environ 94 % utilisent la voiture pour se déplacer quotidiennement (CMM, 2020). De plus, le modèle résidentiel qui y est préconisé est la maisonnette unifamiliale de trois pièces de modestes dimensions au rez-de-chaussée, provoquant alors en un faible taux d'occupation du sol (Beaudet, 2021).

Malgré les nombreux outils de frein à l'étalement urbain et au dézonage agricole, des phénomènes d'étalement voient encore bel et bien le jour au Québec. En octobre 2020, le journal *La Presse* décriait :

« le dézonage de terres agricoles d'une superficie de 17 millions de pieds carrés dans la MRC de Montcalm, au nord de Mascouche, dans laquelle se situe Saint-Lin–Laurentides. Or, après enquête, *La Presse* constate que des experts de certains ministères-clés jugeaient le projet inacceptable, et même que le procédé pour y parvenir contournait la loi » (Vailles & Dubuc, 2020a).

C'est donc l'équivalent de 650 terrains de football qui ont été cédés au développement par la modification du SAD de la MRC de Montcalm, dont le tiers est situé en territoire agricole (Vailles, 2020). Cet étalement contribue à multiplier les infrastructures (transports, égouts et distribution d'eau, éducation, santé, etc.), ce que visent pourtant à freiner les orientations gouvernementales en matière d'aménagement, depuis près de 20 ans (Vailles & Dubuc, 2020a). Cette quatrième tentative de modification au SAD de la MRC de Montcalm reçoit, en octobre 2019, un avis défavorable de la part des responsables du ministère des Transports, du ministère de la Santé et des Services sociaux, et de la direction régionale des Affaires municipales de Lanaudière (Vailles & Dubuc, 2020a). Le 31 octobre 2019, la ministre Andrée Laforest permet toutefois l'adoption de la modification du schéma (Vailles & Dubuc, 2020a). La prochaine étape pour la MRC est alors de demander l'exclusion de plusieurs lots de la zone agricole auprès de la Commission de protection de territoire agricole du Québec (Vailles & Dubuc, 2020b). En 2022, sous le mouvement de lutte à l'étalement urbain, les nouveaux élus municipaux de la MRC de Montcalm disent vouloir réviser le schéma d'aménagement pour annuler les modifications de 2019, mais cela n'est toujours pas concrétisé (Colpron, 2022).

À Saint-Lin–Laurentides, « le dézonage se fera au nord sur une distance de 1,2 kilomètre sur le côté ouest de la route 335, entre la côte Jeanne et le rang Double. Le but est d'agrandir la zone commerciale, plaide la Ville » (Vailles & Dubuc, 2020b). Cette décision a renforcé le sentiment d'injustice et d'inégalité de la part des maires et mairesses des couronnes nord et sud de Montréal qui jugent que le développement dans la région montréalaise se résume à l'idée de « deux poids, deux mesures » (Lévesque, 2020b). Dans une lettre ouverte publiée dans *La Presse*, un regroupement d'élus municipaux

« souhaitent que les règles d'aménagement du territoire ne créent pas deux catégories de municipalités [...], soit celles assujetties à un cadre strict d'urbanisation et celles qui peuvent faire du développement résidentiel nécessitant l'utilisation de l'automobile » (Lévesque, 2020b).

Ayant maintenant accès à davantage d'espace pour poursuivre leur développement, les villes de la MRC de Montcalm sont encouragées à s'appuyer sur un développement diffus et dépendant de l'utilisation de la voiture au quotidien. Pour la ville de Saint-Lin–Laurentides, ce sont 49,2 % des nouveaux chantiers résidentiels entre 2013 et 2018 qui sont des maisons individuelles (CMM, 2020). Cette recherche constante du développement s'accroît notamment par un système de financement municipal québécois basé majoritairement sur les taxes foncières (Laperrière, 2021).

Or, depuis décembre 2021, le nouveau maire de Saint-Lin–Laurentides, Mathieu Maisonneuve, a soutenu l'adoption d'une résolution interdisant toute nouvelle construction domiciliaire, sauf exception, considérant, entre autres, le manque d'eau potable (Colpron, 2022). Outre les problèmes d'approvisionnement en eau, la congestion des routes locales devient également de plus en plus problématique pour cette ville de quelque 25 000 habitants (Colpron, 2022).

D'ici 2030, le Québec accueillera environ 205 000 nouveaux ménages par rapport à 2022 (Institut de la Statistique du Québec, 2021).

« Avec un taux de croissance projeté de 12,6 % pour la période 2016-2031, ce territoire [de la RMR] devrait connaître une croissance similaire à celle de la CMM (13,4 %) et beaucoup plus élevée que le reste du Québec (5,5 %) » (CMM, 2020).

Dans plusieurs villes québécoises, le taux d'occupation est déjà bien en deçà du taux de 3 % où il devient très difficile de se loger (Sabourin, 2022). Comme les lots vierges et constructibles se font de plus en plus rares, les municipalités devront opter pour la densification (Sabourin, 2022).

Ces nouvelles Québécoises et nouveaux Québécois auront besoin d'un logement, mais également d'un milieu de vie où s'installer. Les méthodes de développement qui seront préconisées par le gouvernement québécois et les instances municipales devront veiller à limiter les impacts sur la biodiversité; mais également à rendre les communautés résilientes face aux changements climatiques et à réduire la dépendance à l'automobile. Il ne suffit pas d'aménager un quartier selon les principes d'un aménagement *Transit-Oriented Development*, il faut une mixité des usages, une offre de transport suffisamment efficace pour compétitionner l'automobile et une localisation qui permettra le redéveloppement sans mettre en danger les milieux naturels (Beaudet, 2021).

### **2.3. Les pouvoirs des acteurs publics en matière de lutte contre l'étalement suburbain**

Nonobstant ce qui précède, les acteurs de l'aménagement du territoire au Québec disposent de différents pouvoirs en matière de lutte contre l'étalement suburbain. Les prochaines sections visent à présenter certaines des mesures les plus accessibles pour les villes, les MRC, les communautés métropolitaines, le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada.

#### **2.3.1. Gouvernement du Canada**

Quoique moindre, le gouvernement canadien joue un rôle dans l'aménagement du territoire au Québec, et ce principalement par le biais des grandes infrastructures de transports aérien, terrestre et maritime (gouvernement du Canada, 2022a, 2022b). L'organisme fédéral Infrastructure Canada coordonne entre autres le plan Investir dans le Canada (gouvernement du Canada, 2022a). Ce plan vise les objectifs suivants :

«créer une croissance économique à long terme pour bâtir une classe moyenne plus forte; soutenir la résilience des collectivités et la transition vers une économie de croissance



propre; et favoriser l'inclusion sociale et les résultats socioéconomiques pour tous les Canadiens » (gouvernement du Canada, 2022a).

En matière d'aménagement du territoire, Infrastructure Canada investit notamment dans des projets de transport en commun, d'infrastructures vertes, d'infrastructures sociales, de commerces, de transports, et de collectivités rurales et nordiques (gouvernement du Canada, 2022a). Par exemple, plus concrètement le gouvernement du Canada fut un acteur important dans la construction du pont Samuel-De Champlain, une infrastructure clé dans le développement de la couronne sud de Montréal (gouvernement du Canada, 2022a). Malgré cela, le lien direct entre le gouvernement fédéral et les municipalités reste quasi inexistant, considérant que les villes relèvent de compétences provinciales.

### 2.3.1. Gouvernement du Québec

En 1994, le gouvernement du Québec a adopté des orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire (OGAT) afin d'indiquer aux MRC du Québec les grandes intentions et orientations du gouvernement, de ses ministères, de ses mandataires et des organismes publics en matière d'aménagement du territoire (Orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire [OGAT], 1994). Le gouvernement approuve donc les SAD des MRC sur la base de leur conformité aux OGAT.

En 2011, le gouvernement du Québec a adopté un addenda modifiant les orientations gouvernementales (OGAT, 2011). Ce dernier incluait entre autres l'orientation 10 qui inclut l'objectif suivant :

« Dans une optique de complémentarité des planifications métropolitaine et péri-métropolitaine, consolider le développement dans le principal pôle de services et d'équipements localisé sur le territoire de chacune des MRC péri-métropolitaines » (OGAT, 2011).

Les attentes du gouvernement à cet égard incluent notamment la consolidation et la réutilisation du tissu urbain existant, et la priorisation du développement urbain à l'intérieur des périmètres d'urbanisation, et ce principalement près des principaux pôles de services et d'équipements des MRC (OGAT, 2011). Selon la CMM, plusieurs municipalités dans son pourtour ne respectent pas les orientations gouvernementales, notamment l'orientation 10 (Corriveau, 2020). Le directeur général de la CMM, Massimo Iezzi, soutient que toutes les villes de la région devraient suivre les mêmes règles : « Il faut y réfléchir afin que la planification dans le pourtour de la CMM soit harmonisée avec la nôtre » (Corriveau, 2020).

Bien que les OGAT traitent de l'étalement urbain sans le nommer, ces orientations élaborées il y a maintenant plus de 25 ans devraient être mises à jour afin de traduire adéquatement la réalité actuelle du territoire (CMM, 2021).

« À l'exception des communautés métropolitaines, l'analyse de conformité actuelle des outils de planification par le gouvernement se base toujours essentiellement sur des orientations qui datent de près de trente ans, à quelques nuances près » (CMM, 2021) (Annexe 2).

Comme les OGAT ont force de loi sur la majorité du territoire urbanisé du Québec, leurs révisions et leurs applications strictes représenteraient un outil phare du gouvernement pour lutter contre l'étalement urbain.

Plusieurs lois québécoises encadrent également l'aménagement du territoire. La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU), la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (LPTAA) et la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE) sont les principales lois étudiées dans ce rapport considérant leur lien étroit avec l'aménagement du territoire, particulièrement avec l'enjeu de l'étalement urbain (*Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* [LAU], 2021; *Loi sur la protection des activités et du territoire agricole* [LPTAA], 2021; *Loi sur la qualité de l'environnement* [LQE], 2021).

La LAU, adoptée en 1979, vise à doter le Québec d'un cadre d'élaboration et d'application des règlements en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme, et à procéder à la création des municipalités régionales de comtés (Ordre des urbanistes du Québec [OUQ], 2011). La LPTAA, de son côté, a pour objectif

« d'assurer la pérennité d'une base territoriale pour la pratique de l'agriculture et de favoriser, dans une perspective de développement durable, la protection et le développement des activités et des entreprises agricoles dans les zones agricoles dont il prévoit l'établissement » (LPTAA, 2021).

Le nouveau Règlement sur l'encadrement d'activités en fonction de leur impact sur l'environnement adopté en 2020, afin de préciser la LQE, fournit « le classement des activités selon le niveau de risque environnemental et détaille les conditions à remplir pour qu'une activité soit admissible à une déclaration de conformité ou à l'exemption d'une autorisation » (ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques [MELCC], 2022). Cette loi permet ainsi d'encadrer les activités qui constituent un risque environnemental faible, modéré ou élevé (MELCC, 2022).

Récemment, en juin 2022, le gouvernement du Québec a adopté la vision stratégique de sa première Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire (Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire [*PNAAT - Vision stratégique*], 2022). Ce document dresse les principaux constats de l'aménagement du territoire au Québec et présente la vision et les leviers dont souhaite se doter le gouvernement pour agir concrètement par rapport aux différents enjeux d'aménagement tels que l'étalement urbain, les émissions de GES liés au transport, ou la dévitalisation des centres-villes. Cette vision sera complétée dès 2023 par un plan de mise en œuvre (*PNAAT – Vision stratégique*, 2022).

Outre le MAMH, plusieurs ministères et organismes tels que le ministère de la Santé et des Services sociaux, la Société des Alcools du Québec, ou le ministère de l'Éducation sont des parties prenantes importantes à considérer dans l'aménagement du territoire (Sommet québécois de l'aménagement du territoire, 2022). En effet, la localisation des équipements de ces institutions est fondamentale dans l'organisation spatiale et représente des lieux d'intérêts pour la population qui auront des impacts sur les choix collectifs et individuels d'aménagement du territoire.

### 2.3.1. Communauté métropolitaine

Les communautés métropolitaines ont l'obligation de se prévaloir d'un PMAD. Ce plan « définit des orientations, des objectifs et des critères aux fins d'assurer la compétitivité et l'attractivité du territoire de la communauté métropolitaine » (LAU, 2021). Il régit notamment la planification du transport terrestre, la protection et la mise en valeur du milieu naturel et bâti, les aires qui doivent faire l'objet d'une planification intégrée de l'aménagement et du transport, les seuils minimaux de densité, la mise en valeur des activités agricoles et l'identification des territoires d'urbanisation optimale (LAU, 2021).

En d'autres mots, les pouvoirs attribués à une communauté métropolitaine lui permettent par exemple d'imposer une densité d'occupation minimale par secteur et ainsi décourager les villes à développer des bâtiments de grandes surfaces et des maisons unifamiliales de basse densité. Elles peuvent également identifier les aires de *Transit-Oriented Development (TOD)* où la densification du développement urbain est justifiée par la présence d'un équipement ou d'une infrastructure lourde de transport collectif (CMM, 2012). Cela encourage directement la consolidation des milieux de vie et l'utilisation des transports collectifs. Les transports en commun influencent en effet l'aménagement du territoire, notamment « en favorisant la densification résidentielle et commerciale et en devenant un déterminant de la localisation des activités et en permettant la concentration des activités structurantes » (Vivre en Ville, 2019).

Lorsque le PMAD est modifié ou qu'un nouveau PMAD est adopté, les MRC et les municipalités qui composent la communauté métropolitaine doivent s'assurer que leurs règlements y sont toujours conformes et les modifier au besoin (LAU, 2021).

### 2.3.1. Municipalité régionale de comté

Les municipalités régionales de comté (MRC) veillent à fournir une vision régionale de l'aménagement du territoire par la tenue d'un schéma d'aménagement et de développement (SAD). Ce dernier détermine notamment les grandes orientations et affectations du territoire, les périmètres d'urbanisation des municipalités qui la composent, les zones où l'occupation du sol est soumise à des contraintes pour des raisons de sécurité publique, et la planification du transport terrestre (LAU, 2021). Cela signifie que les MRC peuvent limiter et circonscrire le développement des villes, les incitant ainsi à favoriser un mode d'occupation plus dense où le territoire est optimisé. La MRC joue également un rôle important en matière de cohérence entre les municipalités d'une même région. Afin de limiter l'étalement urbain et la multiplication des services, un travail à l'échelle régionale doit être fait pour encourager le partage des infrastructures, des équipements, des ressources, des activités et des services entre les villes (MAMH, 2010b). Cela permet à la fois de réduire les coûts de construction, de roulement et d'entretien des infrastructures publiques assumés par la ville et les individus; mais également d'optimiser les territoires.

Les municipalités qui composent une MRC doivent, dans les 24 mois qui suivent l'entrée en vigueur du SAD, modifier leur réglementation afin de s'y conformer ou adopter une résolution qui souligne qu'ils y sont déjà conformes (LAU, 2021).

Les MRC peuvent aussi adopter un Plan de développement de la zone agricole (PDZA) afin d'encadrer et optimiser les activités agricoles qui ont lieu sur son territoire (MAMH, 2010c). Celui-ci peut devenir un allié dans la lutte contre l'étalement urbain considérant que l'un de ses objectifs principaux est de mettre en valeur les activités agricoles afin de réduire la pression de l'urbanisation sur le territoire agricole (MAMH, 2010c).

À partir du 16 juin 2022, les MRC du Québec devront également mettre en place leur nouveau plan régional des milieux humides et hydriques (PRMHH) (MRC de Montcalm, 2020). L'objectif est de mieux intégrer ces milieux dans la planification et l'aménagement du territoire pour en assurer la protection et l'utilisation durable (MRC de Montcalm, 2020). Cet outil peut alors devenir un allié dans la lutte contre l'étalement urbain qui se fait parfois au détriment des milieux humides et hydriques.

### 2.3.2. Municipalité

Les municipalités sont les gouvernements de proximité en matière d'aménagement du territoire. Elles jouent un rôle d'intervention ciblée et à petite échelle. Ses outils et obligations en matière de lutte contre l'étalement urbain se retrouvent notamment dans ses règlements d'urbanisme qui doivent être alignés avec les objectifs et les orientations des instances supérieures; tels que le SAD et les OGAT (Annexe 2).

Par exemple, dans son règlement de zonage, une ville peut spécifier la densité d'occupation selon des zones prédéfinies, l'autorisation de logement supplémentaire ou d'occupation accessoire, les usages et la cohabitation d'usages permis, l'espace qui doit être laissé libre entre les constructions, les dimensions des constructions, la proportion d'un lot qui peut être occupé par une construction, l'espace d'un lot qui doit être réservé au stationnement, etc. (LAU, 2021).

Grâce aux compétences qui lui sont accordées, une municipalité a donc l'opportunité de limiter le nombre de stationnements privés gratuits par ménage et ainsi inciter les gens à posséder moins de voitures par ménage. Une ville peut également, par son règlement de zonage, définir une densité d'occupation minimale permettant une densification douce adaptée au milieu dans laquelle elle s'insère. Cela signifie par exemple « l'implantation de logements en cour arrière et sur ruelle, les sous-sols habitables et les logements accessoires » (Gill et al., 2012).

Par son règlement de lotissement, une ville peut spécifier la dimension et la superficie des lots, planifier le tracé des voies de circulation, ou instaurer des conditions à une opération cadastrale (LAU, 2021).

Une municipalité doit aussi se munir d'un plan d'urbanisme (PU) applicable à l'ensemble de son territoire (LAU, 2021). Celui-ci doit, entre autres, comprendre les grandes orientations d'aménagement du territoire, les grandes affectations du sol et les densités d'occupation, le tracé projeté et le type des principales voies de circulation et des réseaux de transport, et peut comprendre « tout autre élément de contenu visant à favoriser un urbanisme durable » (LAU, 2021). Le plan d'urbanisme peut également inclure un

programme particulier d'urbanisme (PPU) pour une partir du territoire de la ville afin d'y prescrire certaines dispositions particulières visant un développement ciblé et adapté (LAU, 2021).

Une ville peut également

« assujettir la délivrance de tout permis pour la construction d'unités résidentielles à la conclusion d'une entente entre le demandeur et la municipalité en vue d'améliorer l'offre en matière de logement abordable, social ou familial » (LAU, 2021).

Par cette entente, la ville peut prévoir la construction de logements sociaux, abordables ou familiaux, ou le versement d'une somme d'argent pour des fins de logements du même type (LAU, 2021).

En 2018, le Code de la sécurité routière a donné aux municipalités le droit d'aménager des rues partagées, prônant « la cohabitation des véhicules, des vélos, des piétons et d'autres modes doux de déplacement » (Beaudet, 2021). Ce type d'aménagement est toutefois plus complexe en banlieue considérant la place prédominante accordée à l'automobile (Beaudet, 2021).

#### **2.4. Les impacts environnementaux de l'étalement suburbain**

Les impacts de l'étalement suburbain sont multiples : coûts supplémentaires des infrastructures, épuisement des ressources, problèmes de santé, disparition de terres agricoles, pour ne mentionner que ceux-ci. Toutefois, cet essai se concentre sur les impacts environnementaux puisque l'étalement urbain est l'une « des principales causes de la dégradation de l'environnement au Québec » (Hallmich & Savard, 2022).

La Loi sur la qualité de l'environnement (LQE) définit l'environnement par : l'eau, l'atmosphère et le sol ou toute combinaison de l'un ou l'autre, et d'une manière générale le milieu ambiant avec lequel les espèces vivantes entretiennent des relations dynamiques (LQE, 2021). Cela dit, un impact environnemental peut alors se définir comme la ou les conséquences d'une activité sur l'environnement tel que défini par la LQE.

Selon l'enquête Origine-destination, le parc automobile de la région montréalaise a augmenté de 5 % entre 2013 et 2018, signifiant ainsi plus de voitures sur nos routes (Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), 2018). En 2018, ce sont 68 % des déplacements en heure de pointe matinale (5h à 9h) qui sont réalisés par voiture ou moto (ARTM, 2018). Cette domination de la voiture comme mode de déplacement privilégié crée de nombreux impacts sur l'environnement québécois, notamment par la pollution de l'air et l'émission de gaz à effet de serre (GES) (Gordon, 2018).

Afin de répondre aux exigences et besoins des automobilistes, les gouvernements investissent dans la construction de nouvelles autoroutes, leur agrandissement ou leur prolongement, et dans d'autres infrastructures routières. De plus, les commerces et entreprises dédient d'importantes parts de leurs sites d'occupation au stationnement, à la fois pour les employés et les clients. Les impacts de la dépendance automobile sont à la fois les conséquences et les causes de l'étalement suburbain. Comme les « effets

locaux de l'étalement (embouteillages, pollution atmosphérique, etc.) sont généralement moins ressentis dans les petites et moyennes villes de basse densité », la population, à la recherche de meilleures conditions de vie, déplace son lieu de résidences vers les 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> couronnes de Montréal (Simard, 2015). Cela contribue au problème de l'étalement par la perte d'espaces naturels et agricoles, par la production de GES, par les coûts élevés des infrastructures, etc. (Simard, 2015). Et éventuellement, comme démontré dans l'historique de l'étalement dressé dans ce rapport, les contraintes autrefois seulement observées dans les centres-villes émergent dans les banlieues créant un mouvement de saute-mouton vers des banlieues de plus en plus éloignées de la ville-centre.

Au-delà de la simple utilisation de la voiture, sa démocratisation a permis au fil du temps un aménagement du territoire de plus en plus diffus puisque les déplacements sur de longues distances sont devenus accessibles. L'éparpillement et la ségrégation des fonctions résidentielles, commerciales et industrielles mettent une pression considérable sur le patrimoine naturel du Québec, notamment par le morcellement du territoire (Pagé-Plouffe et al., 2021). Dans la région montréalaise seulement, les services écosystémiques perdus annuellement dus à la disparition de milieux naturels sont évalués à plus de 235 millions de dollars (Dupras & Alam, 2014). Ces services contribuent non seulement à la régulation du climat, ils sont également responsables de phénomènes naturels essentiels à la survie humaine tels que la filtration de l'eau ou la pollinisation (Hallmich & Savard, 2022). Les milieux naturels sont également bénéfiques pour la santé mentale et physique des Québécoises et Québécois, « certes en améliorant la qualité de l'air et de l'eau, mais aussi en étant des lieux propices aux activités sportives et éducatives » (ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH), 2021b). À Saint-Lin–Laurentides, dans Lanaudière, la proportion de milieux naturels est passée de 19 % à 15 % au cours des dernières années (Colpron, 2022).

Les terres agricoles sont également visées par le développement des banlieues et de leur périmètre d'urbanisation. La perte de terres agricoles de qualité à proximité des grands centres de population affaiblit l'autonomie alimentaire du Québec (Mercier & Côté, 2012). L'alimentation de proximité a toujours été une piste à favoriser pour réduire l'empreinte écologique de notre consommation. Exacerbé par la pandémie, son rôle dans l'approvisionnement sécuritaire et responsable des Québécoises et Québécois est devenu au centre des préoccupations (Galarneau, 2021).

De surcroît, l'étalement suburbain requiert de nouveaux aménagements (voies publiques, parcs, etc.), de nouvelles infrastructures publiques (transport, équipement industriel, bibliothèque, etc.) et de nouveaux services (service incendie, traitement des matières résiduelles, etc.) pour subvenir aux besoins de nouveaux résidents (Ritchot et al., 1994). Ces équipements de grande surface viennent souvent empiéter sur les milieux naturels ou agricoles et contribuent à la minéralisation des sols (Simard, 2015). De plus, la faible densité résidentielle oblige une multiplication des services et entraîne leur sous-utilisation puisque le nombre de personnes se retrouvant dans le rayon d'influence de ces services est beaucoup plus restreint contrairement aux quartiers centraux de Montréal par exemple. Donc, puisque les superficies

urbanisées des villes et villages s'étalent de plus en plus, les services doivent se dupliquer pour répondre à la demande et coûtent ainsi plus cher à l'individu (Annexe 5).

Nonobstant ce qui précède, l'aménagement du territoire est également une solution à l'étalement urbain et un pilier dans la lutte aux changements climatiques (GIEC, 2022). En optimisant les infrastructures et en respectant les milieux naturels, il peut être un outil d'atténuation et d'adaptation aux aléas climatiques tels que la sécheresse, les inondations ou les vagues de chaleur (Bourque et al., 2019).

### 3. LES FACTEURS FACILITANTS DE L'ÉTALEMENT SUBURBAIN AU POURTOUR DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

Maintenant que le portrait du phénomène de l'étalement suburbain dans la région montréalaise est dressé, il est important d'identifier et de comprendre les causes et les mécanismes qui y contribuent. Ces derniers peuvent être classés en six grandes catégories, soit administrative et politique, culturelle, démographique, économique, fiscale et financière, structurelle et technologique (Simard, 2015).

#### 3.1. Facteurs administratifs et politiques

Au Québec, les pouvoirs en matière d'aménagement du territoire sont répartis parmi les municipalités, les MRC, les communautés métropolitaines, le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada dans une moindre mesure.

« Aujourd'hui, ce *patchwork* administratif du Grand Montréal est constituée de plus d'une centaine de municipalités locales – dont 82 pour la seule Communauté métropolitaine de Montréal –, de dix municipalités régionales de comté – dont 4 sont entièrement comprises dans la CMM –, de deux agglomérations englobant 21 des 82 municipalités locales de la CMM, de 19 arrondissements montréalais et de 3 arrondissements longueillois » (Beaudet, 2021).

Cette organisation administrative complexe, pertinente à bien des égards, peut engendrer certaines incohérences et un manque de rigidité, et ce malgré les exigences de concordance et de conformité. Par le fait même, les orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire ne sont pas respectées et ne sont pas appliquées de manière rigoureuse, équitable et cohérente (CMM, 2021). Le gouvernement du Québec lui-même réalise des projets d'aménagement et d'infrastructure qui vont à l'encontre des grandes orientations gouvernementales (CMM, 2021).

Selon la LAU, les SAD des MRC devraient être révisés minimalement tous les cinq ans (LAU, 2021). Toutefois, près de 62 % des SAD du Québec sont en vigueur depuis plus de 10 ans (MAMH, 2021a) (Figure 3.1). Ce manque de rigidité dans la révision des schémas par les MRC et le manque de suivi de la part du gouvernement fait en sorte que certains documents ne sont plus adaptés aux réalités d'aujourd'hui, notamment en matière de lutte aux changements climatiques. Comme les SAD encadrent les municipalités dans leur réglementation, les impacts sont susceptibles d'être ressentis directement dans les interventions locales.

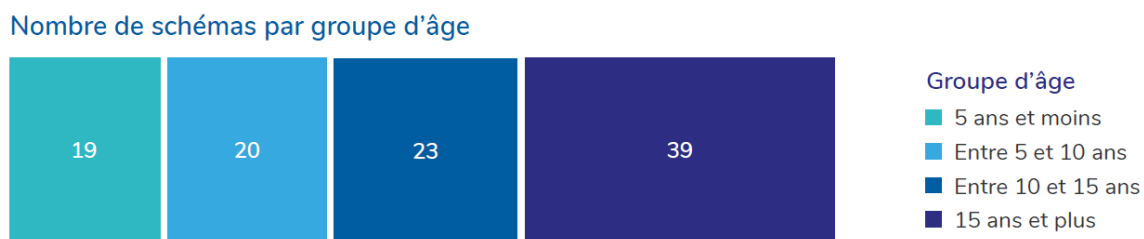


Figure 3.1 Période de mise en vigueur des schémas d'aménagement et de développement (2019) (MAMH, 2021a)



L'aménagement du territoire au Québec est également un enjeu assez politisé qui fluctue selon les engagements et les priorités du parti politique à la tête du gouvernement du Québec. Le gouvernement de la Coalition avenir Québec au pouvoir de 2018 à 2022 a d'ailleurs été souvent critiqué à cet égard :

« Il ne faudra donc pas, manifestement, s'attendre à des mesures fortes et rapides du gouvernement Legault pour renverser la vapeur. Après tout, il a été élu par ceux-là mêmes qui profitent du système, et avait promis en campagne électorale d'être plus permissif avec ceux qui souhaitent construire en milieux humides » (Cardinal, 2020).

Alors bien que l'aménagement du territoire exerce une influence considérable sur plusieurs aspects de la société (économique, démographique, écologique, etc.), son poids relatif dans les décisions politiques relève beaucoup de la volonté du parti politique au pouvoir et des intérêts de ses électeurs.

### **3.2. Facteurs culturels**

La culture de la banlieue joue un rôle crucial dans le développement des pratiques en aménagement du territoire au Québec. Une étude empirique québécoise menée par Andrée Fortin, sociologue, et Carole Després, architecte, démontre que les habitudes et l'historique des résidents du milieu périurbain alimentent certaines inquiétudes par rapport à la ville :

« Le choix du périurbain, pour des personnes originaires de milieux ruraux ou de régions éloignées, constitue une façon de se rapprocher de la ville pour profiter de ses services, de la proximité des enfants et petits-enfants ou pour travailler sans pour autant s'établir dans ce milieu ; elles s'installent dans un milieu qu'elles apprécient et dont elles connaissent le mode d'emploi ». (Fortin & Després, 2008)

Comme démontré par l'historique de l'étalement urbain dressé dans ce rapport, depuis la dernière moitié du siècle dernier la banlieue représente pour les Québécoises et Québécois un idéal à atteindre et une démonstration du succès (Simard, 2015). Accompagné par la démocratisation de l'automobile, l'*american dream* de la maison unifamiliale sur un grand terrain est devenu de plus en plus accessible à la classe moyenne. Les maisons unifamiliales sont également perçues comme étant plus hygiéniques que les habitations multifamiliales, idée porteuse du mouvement *City Beautiful* et de l'urbanisme fonctionnaliste (Beaudet, 2021). Les habitudes dans les choix d'occupation résidentielle créent un frein dans la prise de conscience collective des impacts climatiques de l'aménagement du territoire :

« Il demeure difficile, pour un citoyen, de concevoir le fait de construire sa maison sur un petit lopin de terre périurbain comme un acte à prohiber dans une optique environnementale, voire comme un crime contre l'humanité. N'est-ce pas l'amour de la campagne et de la nature qui justifie ce choix ? Il faut dire que ce n'est pas le geste, mais sa répétition à une échelle continentale ou planétaire, qui cause problème. Dans une optique régulatrice, la solution se présente d'elle-même de manière incontournable aux yeux de certains : il faudrait restreindre les libertés individuelles dans l'intérêt collectif. » (Simard, 2015)

En parallèle, la culture de ce modèle résidentiel pavillonnaire s'accompagne d'un fort consensus à l'égard de l'importance des espaces de stationnement. On peut compter au Québec en moyenne trois places de stationnement par véhicule (Savard, 2019). Cette priorité donnée aux stationnements se concrétise entre

autres par la présence d'espaces de stationnements gratuits sur rue, par des normes minimales de stationnement, par l'espace accordé aux entrées de garages et par la construction des mégas centres commerciaux et de leurs gigantesques stationnements accessibles essentiellement en voiture (Savard, 2019).

« Trois décennies ( $\pm$  1945 – 1975) d'un urbanisme de croissance soutenue – de population, de nombre de logement, de superficies urbanisées, de kilomètres de voiries, etc. – ont créé des habitudes dont il est difficile de se départir » (Beaudet, 2021).

Tous ces éléments culturels partagés par la communauté québécoise sont bien souvent à l'origine du syndrome « d'accord, mais pas dans ma cour » (Groupe d'étude ontarien sur le logement abordable, 2022). Ceci correspond aux mouvements citoyens qui encouragent certains types de projets (logements sociaux, énergie éolienne, densification, etc.) pourvu que ceux-ci ne se retrouvent pas à proximité de leur domicile. Les habitudes d'occupation du territoire créent alors des freins importants en matière d'acceptabilité sociale pour des projets quelque peu différents de ce que l'on retrouve déjà dans le quartier. Aussi, considérant que le vote des résidents est à l'origine de l'élection des conseillères et conseillers municipaux, l'aménagement du territoire devient rapidement politisé (Groupe d'étude ontarien sur le logement abordable, 2022).

### **3.3. Facteurs démographiques**

Donnant suite à la montée fulgurante des naissances caractérisant la période de *baby-boom* au Québec, la période de 1971 à 1986 est caractérisée par une augmentation des ménages de 38,6 % alors que la croissance démographique ne se situait qu'à 6,7 % (Sénécal et al., 1990). Cela se traduit par des ménages de plus petite taille qui occupent davantage d'espace par personne. À la même époque, il était possible de constater que l'étalement urbain touchait principalement les familles, alors que les ménages des couronnes nord et sud de Montréal se situaient à environ une personne de plus que les ménages montréalais (Sénécal et al., 1990). Désireux d'acquérir de plus grands espaces, les ménages considéraient avantageusement les logements et les terrains moins dispendieux de la périphérie.

### **3.4. Facteurs économiques**

Les facteurs économiques de l'étalement suburbain sont multiples et ont souvent un poids relativement important au sein des décisions d'occupation du territoire des ménages puisqu'ils concernent directement leur portefeuille. Il est possible de percevoir cette influence notamment avec la crise du logement qui s'abat actuellement sur le Québec et qui encourage la population à se déplacer vers les couronnes éloignées de la CMM (G15+, 2021). La pénurie de logements abordables et de qualité crée une effervescence des prix. Le coût des logements est en corrélation avec la proximité de la ville-centre.

« La CMM présente l'exemple de municipalités voisines, l'une dans la MRC Les Moulins et l'autre hors CMM, à Saint-Lin–Laurentides. Le prix médian pour une maison dans la première s'établissait à 285 000 \$ en 2019, contre 227 000 \$ dans la seconde » (Lévesque, 2020a).

Donc pour obtenir un logement moins dispendieux, les ménages ont tendance à s'éloigner de leur emploi et des services, ce qui se traduit par une hausse du temps de déplacement. Malheureusement, les coûts financiers des déplacements ne sont pas autant concrets et réguliers dans le portefeuille des individus que les coûts associés au logement; alors ces derniers ont préséance dans les réflexions budgétaires des ménages. Ainsi, les coûts de l'étalement urbain liés à l'érection de nouvelles infrastructures et de nouveaux services représenteraient une subvention indirecte de 5 000 \$ annuellement de la part de l'État envers chaque automobiliste (Cardinal, 2020). C'est donc une fraction d'individus qui bénéficie des avantages directs (logement peu dispendieux et peu taxé), alors que la société en entier en assume les conséquences environnementales et économiques (Cardinal, 2020). De plus, à l'instar des périodes de crises pétrolières mondiales, le coût bon marché du pétrole a souvent pesé dans la balance du choix de localisation des ménages québécois.

Un autre enjeu économique important revient plutôt aux municipalités, celui de la décontamination (Lecavalier, 2022). D'anciens terrains industriels ou commerciaux désaffectés et contaminés restent pendant de longues années en friche, car les coûts de décontamination, qui reposent sur la ville, sont trop importants. Ces terrains s'avèrent souvent des lots à fort potentiel de développement résidentiel, à proximité des services et des axes de transport structurant. La réhabilitation de ces terrains représente une réelle opportunité à la densification et au développement durable des municipalités (MELCC, 2017).

Sans nécessairement en être conscientes, les entreprises privées participent aussi à l'aménagement du territoire par leur choix de localisation puisqu'elles représentent un lieu de convergence des travailleurs. Les entreprises nécessitant de grands espaces pour des entrepôts ou de la machinerie lourde constatent les avantages de s'installer en banlieue où les terrains sont moins onéreux et où le réseau routier est optimal pour le transport des marchandises (Beudet, 2021). Toutefois, il est important de préciser que dans le cas où les travailleurs habitent à proximité de leur lieu de travail, même si celui-ci se situe en banlieue, on ne peut pas qualifier cette situation d'étalement urbain. En effet, l'une des composantes clés de l'étalement urbain est le concept de navettage, c'est-à-dire les déplacements effectués, par une population donnée, entre son lieu de résidence et son lieu de travail (Statistique Canada, 2021).

### **3.5. Facteurs fiscaux et financiers**

La fiscalité des municipalités au Québec représente le nerf de la guerre contre l'étalement urbain. Pour Mikael St-Pierre, urbaniste au Centre d'écologie urbaine de Montréal, le modèle fiscal des municipalités alimente des décisions à court terme, souvent au détriment des milieux naturels (Laperrière, 2021). Selon le maire de Prévost, les revenus de la croissance immobilière représentent 3 à 5 % du budget annuel des municipalités (Germain, 2020). Les revenus engendrés par le développement résidentiel, auxquels s'ajoutent les taxes annuelles des immobilisations résidentielles déjà présentes constituent une portion considérable des revenus municipaux. Puisque les coûts des infrastructures publiques sont assumés par les villes, celles-ci autorisent la construction de nouveaux quartiers pour payer les infrastructures de celui construit précédemment et ainsi de suite (Grammond, 2022).

L' « État subventionne l'installation des ménages toujours plus loin, le long des autoroutes préférablement, là où il reste de bonnes terres agricoles à remblayer au profit d'un développement immobilier qu'on appellera urbania ou urbanova » (Cardinal, 2020).

Ensuite, puisque les coûts des transports collectifs sont financés en partie par les municipalités régionales ou locales, alors que les réseaux autoroutiers sont financés entièrement par le gouvernement du Québec, les municipalités sont beaucoup plus enclines à développer des quartiers dépendant de la voiture au détriment de la mobilité collective et active (Beaudet, 2021). À cela s'ajoutent les subventions gouvernementales accordées indirectement aux automobilistes dont il est mention dans la section précédente de cet essai.

L'enjeu de l'équité fiscale parmi les contribuables quant au financement du transport collectif est également un sujet qui fait couler beaucoup d'encre dans les débats entre les villes de la CMM et celles de son pourtour (CMM, 2021). Alors que les municipalités qui composent la CMM paient les frais de transport en commun de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), ils sont tout autant accessibles aux non-résidents de la CMM qui n'en paient toutefois pas les frais courants. En 2018, cela représentait « un avantage estimé de plus de 40 M\$ au détriment des municipalités de la CMM » (CMM, 2021).

### **3.6. Facteurs structurels**

L'étalement suburbain dans la région montréalaise s'est propulsé lors de la construction et du prolongement d'autoroutes à partir de la dernière moitié du XX<sup>e</sup> siècle (Beaudet, 2021). Le financement de centaines de kilomètres de voies rapides dédiées au déplacement automobile a offert aux ménages québécois la possibilité d'habiter à des dizaines de kilomètres de leur lieu de travail. En effet, les autoroutes ont permis aux détenteurs d'une voiture de se déplacer rapidement, sur de longues distances et sans interruption (arrêt, feu de circulation, piéton, etc.) (Beaudet, 2021).

Par désir de répondre à la demande des usagers, plusieurs collèges et universités ont érigé des campus délocalisés en banlieue (Beaudet, 2021). Des hôpitaux ont également suivi le mouvement et ont été construits en banlieue, tels que l'Hôpital Le Gardeur à Terrebonne en 2004 et l'Hôpital de Saint-Eustache en 1994 (Beaudet, 2021). Ces institutions contribuent parfois aux éléments qui influencent les ménages à se déplacer vers les villes périurbaines.

De surcroît, certaines banlieues montréalaises ne sont pas desservies par un système d'aqueduc municipal, obligeant alors chaque propriétaire à se munir d'une fosse septique.

« Ce type de développement requiert d'immenses terrains, de 30 000 pieds carrés ou plus, soit quatre fois le terrain type d'un bungalow des années 1950 ou 1960. C'est pour ainsi dire de l'étalement urbain aux stéroïdes. » (Dutrisac, 2020)

### **3.7. Facteurs technologiques**

L'arrivée de nouvelles technologies a également contribué à l'étalement suburbain en facilitant la délocalisation de la population. D'abord l'avènement de la démocratisation de la voiture au siècle dernier et les nombreuses innovations qui ont facilité son utilisation (asphalte, autoroute, station-service, etc.) (Beaudet, 2021). À la même époque, les technologies ont aussi permis aux régions plus éloignées d'accéder à l'eau, à l'électricité et à l'internet, rendant la banlieue de plus en plus accessible (Beaudet, 2021). Plus récemment, la pandémie de COVID-19 a donné un coup d'envoi à l'achat en ligne et au télétravail (Beaudet, 2021). Ces pratiques ont permis à plusieurs ménages d'habiter et de télétravailler à des dizaines de kilomètres de leur lieu de travail habituel en y mettant les pieds que quelques jours par semaine ou en ne s'y rendant même jamais.

Jusqu'ici les bases de l'étalement suburbain dans la région montréalaise ont été dressées. L'étalement est le résultat de nombreuses décisions et innovations en aménagement du territoire au fil du temps. Les habitudes d'occupation du territoire forgées chez les Québécoises et Québécois depuis des siècles renforcent notablement le phénomène et complexifient l'apport de solutions. Afin de renverser les tendances de l'étalement suburbain, il sera nécessaire de s'attaquer tant aux facteurs administratif et politique, culturel, démographique, économique, fiscal et financier, structurel que technologique. Puisant ses origines à différents niveaux de prise de décision, l'ensemble des paliers gouvernementaux devra mettre la main à la pâte.

Afin d'outiller les différentes parties prenantes dans cette lutte contre l'étalement du territoire urbain, il s'avère essentiel d'observer ce qui a été mis en place ailleurs dans le monde. De ce survole pourront être établis des constats quant aux forces et aux pistes d'améliorations des solutions retenues. Ainsi pourront être rédigées de manière éclairée diverses recommandations afin de freiner l'étalement urbain au pourtour de la CMM, et plus particulièrement au niveau de la ville de Saint-Lin–Laurentides.

#### 4. LES OUTILS LÉGISLATIFS ET POLITIQUES DE LUTTE CONTRE L'ÉTALEMENT SUBURBAIN

Le développement d'un bref historique de l'étalement suburbain dans la région de Montréal ainsi que la présentation des facteurs qui ont contribué à son essor permettent maintenant de dresser une liste des outils de lutte contre l'étalement suburbain les plus adaptés et réalistes pour les villes au pourtour de la CMM. Cette section survolera alors quelques pistes de solutions appliquées par des États et des villes, tant à l'international qu'au national, passant par la Nouvelle-Zélande, la France, les États-Unis, le Canada et le Québec.

##### 4.1. Le droit de construire en Nouvelle-Zélande

En décembre 2021, le gouvernement de la Nouvelle-Zélande<sup>2</sup> a adopté une loi nationale favorisant la densification en haussant le *Medium Density Residential Standard (MDRS)* (Cooke, 2021c). Dès le mois d'août 2022, les villes d'Auckland, Wellington, Christchurch, Tauranga, et Hamilton sont forcées d'accepter les maisons de ville de trois étages et moins, incluant jusqu'à trois logements, sur près de tous leurs lotissements résidentiels, exception faite dans le cas d'éléments patrimoniaux d'importance, et ce sans processus d'audience publique auprès de la population (Cooke, 2021c). Cette loi semble, sur certains aspects, inspirée du Plan Minneapolis 2040 dans l'État du Minnesota aux États-Unis<sup>3</sup>.

Les bâtiments issus de la nouvelle loi néo-zélandaise pourront occuper jusqu'à 50 % du lot sur lequel ils sont construits, devront comporter une forme d'espace extérieur, devront assurer des marges latérales d'un mètre et une marge de façade avant de deux mètres et demi (Cooke, 2021a). Les conseils municipaux pourront être plus permissifs, par exemple à l'égard du nombre d'étages permis, mais ne pourront pas être plus restrictifs (Cooke, 2021a). Ce nouvel incitatif à la densification ne substituera toutefois pas les projets au code du bâtiment et aux restrictions en matière environnementale et de sécurité publique (Cooke, 2021a). De plus, la loi vient éliminer le nombre minimal de stationnements requis par logement et la superficie minimale des lots (Herriges, 2022). De manière globale, grâce à cette

---

<sup>2</sup> La population de la Nouvelle-Zélande est d'environ 5 millions de personnes réparties sur un territoire de 268 670 km<sup>2</sup>, soit une densité d'environ 18 habitants/km<sup>2</sup> (Perspective Monde, s.d.b). La densité de la région métropolitaine d'Auckland est de 351 habitants/km<sup>2</sup> (s.a., 2020). Comparativement, la densité dans la RMR de Montréal est d'environ 1 000 habitants/km<sup>2</sup>, et la densité de la ville de Saint-Lin-Laurentides est de 210 habitants/km<sup>2</sup> (MAMH, 2021a; MAMH, s.d.) .

<sup>3</sup> Comme bien des villes occidentales, la ville de Minneapolis aux États-Unis fait face à une crise du logement, aux aléas des changements climatiques et à des inégalités raciales sur son territoire (Corriveau & Porter, 2022b). Ces enjeux ont amené le conseil municipal à se pencher sur leurs règlements de zonage. En décembre 2018, ils sont parvenus à mettre la main sur une piste de solutions aux problèmes mentionnés ci-haut, et ont adopté un plan mettant fin au zonage exclusivement unifamilial sur l'ensemble du territoire (Corriveau & Porter, 2022b). Ainsi, les bâtiments de type triplex et duplex sont devenus accessibles pour les promoteurs sur tous les lots résidentiels de la ville. Toutefois, malgré ces règles plus permissives, le nombre de plexs construits n'a pas augmenté entre janvier et décembre 2020 (Herriges, 2020). Ceci s'explique en partie par certaines réglementations qui n'ont pas encore été mises à jour pour suivre l'objectif de densification et par la superficie restreinte des lots (Herriges, 2020). Une autre raison serait que la mentalité des promoteurs et des acheteurs se situe encore souvent aux deux extrêmes, soit l'unifamiliale et les tours de logements (Herriges, 2020).

mesure, ce sont environ 75 000 nouveaux logements qui seront construits dans les villes de forte croissance en Nouvelle-Zélande (California YIMBY, 2021).

Cette loi permettra non seulement de densifier les centres-villes et les noyaux villageois, mais également de contribuer à l'offre de logement abordable, de rentabiliser les infrastructures municipales, de freiner l'étalement urbain et de lutter contre les émissions de gaz à effet de serre liées au transport (Cooke, 2021c). Les coûts financiers de son application liés aux nouvelles infrastructures sont nettement compensés par les bénéfices sociaux, économiques et environnementaux de la densité douce :

« The benefits would significantly outweigh the costs: lower housing prices and agglomeration effects would grow local economies with more jobs and more consumer spending. While new density will require new infrastructure, it will also reduce greenfield development, thus economizing on those costs even as they scale with the benefits» (California YIMBY, 2021).

En d'autres mots, une plus grande densité de logements et de personnes permet de justifier une plus grande offre de service et accroît ainsi l'offre d'emploi et l'offre de consommation. De plus, cette densité permet aux citoyens d'avoir accès à tous les services essentiels du quotidien à distance de marche ou de vélo, réduisant ainsi les déplacements motorisés.

De plus, comme l'a démontré la *Smart Prosperity Institut* (Annexe 5), les coûts liés aux taxes municipales et autres frais communs sont beaucoup plus élevés pour les ménages de résidences unifamiliales que pour ceux habitant des immeubles multifamiliaux. À cet égard, la récente loi visant la densification du secteur résidentiel adopté par le gouvernement de la Nouvelle-Zélande permettra aux ménages d'économiser en moyenne 11 800 NZ\$ en un peu plus de 20 ans (California YIMBY, 2021).

Cette nouvelle loi vient également accélérer le processus d'adoption du *National Policy Statement on Urban Development Capacity (NPS-UDC)* qui exigera que les villes acceptent les bâtiments résidentiels allant jusqu'à six étages dans les milieux urbains à distance de marche des zones commerciales et à proximité d'arrêts fréquents de transport public (California YIMBY, 2021). Le NPS-UDC devrait être adopté par le gouvernement néo-zélandais à la fin de l'été 2023 (Cooke, 2021a).

En appliquant cette loi, le principal obstacle semble avoir été l'acceptabilité des municipalités concernées. En effet, certaines d'entre elles dénonçaient une réduction de leurs pouvoirs liés au zonage (Cooke, 2021b). Les projets qui verront le jour grâce à la loi seront également sujets à des oppositions citoyennes du type « pas dans ma cour » (*not in my backyard*) (Cooke, 2021a). En effet, plusieurs projets immobiliers ont été refusés ou modifiés dû à des contestations de la part de citoyens riverains qui s'opposaient à l'érection d'habitations denses dans leur quartier (Cooke, 2021a). Il n'est également pas rare que le conseil municipal d'une ville néo-zélandaise ouvre une audience auprès d'une large communauté susceptible d'être affectée de près ou de loin par le projet afin de recueillir leurs commentaires (Cooke, 2021a). Malgré l'intention louable de consulter la population, ce processus freine parfois des projets conformes et adaptés au milieu, qui permettraient d'accroître l'offre de logement et

d'atteindre les objectifs climatiques du pays. De plus, si le projet est tout de même accepté, les processus de consultation, qui se termine parfois au tribunal, ajoutent des délais importants et gonflent les dépenses des promoteurs (Cooke, 2021a).

#### **4.2. L'objectif zéro artificialisation nette de la France**

Le Plan biodiversité dévoilé par le gouvernement français le 4 juillet 2018 « vise à renforcer l'action de la France<sup>4</sup> pour la préservation de la biodiversité et à mobiliser des leviers pour la restaurer lorsqu'elle est dégradée » (*Plan biodiversité*, 2021). Le plan se divise en 6 axes, 24 objectifs et 90 actions (*Plan biodiversité*, 2021). L'un de ces axes vise à reconquérir la biodiversité dans les territoires, entre autres en limitant la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers pour atteindre l'objectif de zéro artificialisation nette d'ici 2050 (objectif 1.3) (*Plan biodiversité*, 2021). Cet objectif s'attaque directement à l'étalement urbain et à l'artificialisation des sols aux dépens des espaces naturels, agricoles et forestiers (*Plan biodiversité*, 2021). L'artificialisation des sols réfère « au changement d'état d'une surface agricole, forestière ou naturelle vers des surfaces artificialisées », donc souvent minéralisées et imperméabilisées (Loire Atlantique, 2020). Ce sont huit actions qui ont été adoptées dans le cadre du Plan biodiversité pour l'atteinte de l'objectif zéro artificialisation nette :

1. « Nous procéderons à une évaluation de l'ensemble des mesures existantes pour lutter contre l'artificialisation et des difficultés rencontrées par les élus locaux dans leur application.
2. Nous publierons, tous les ans, un état des lieux de la consommation d'espaces et mettrons à la disposition des territoires et des citoyens des données transparentes et comparables à toutes les échelles territoriales.
3. Nous soutiendrons l'inscription dans la loi pour le logement, l'aménagement et le numérique (ELAN) de l'obligation pour les collectivités de lutter contre l'étalement urbain et de favoriser la densification.
4. Nous donnerons instruction aux préfets de vérifier systématiquement l'application des mesures de lutte contre l'étalement urbain et de rendre régulièrement compte de leurs actions en ce domaine.
5. Nous définirons, en concertation avec les parties prenantes, l'horizon temporel à retenir pour atteindre l'objectif « zéro artificialisation nette » et la trajectoire pour y parvenir progressivement. Les collectivités, à l'occasion du renouvellement de leurs documents d'urbanisme, devront se fixer un objectif de maîtrise ou de réduction de l'artificialisation des sols compatible avec la trajectoire définie au niveau national, tout en tenant compte des spécificités locales.
6. Nous soutiendrons, d'ici 2020, 10 projets innovants ou démonstrateurs en matière de désartificialisation ou renaturation de sites dégradés ou fortement artificialisés.

---

<sup>4</sup> La population de France se situe à 67 millions d'habitants sur un territoire de 643 801 km<sup>2</sup>, soit une densité d'environ 104 habitants/km<sup>2</sup> (Perspective Monde, s.d.a). La Métropole du Grand Paris a quant à elle une densité d'environ 8 600 habitants/km<sup>2</sup> (Ville de Paris, 2019). Comparativement, la densité dans la RMR de Montréal est d'environ 1 000 habitants/km<sup>2</sup>, et la densité de la ville de Saint-Lin–Laurentides est de 210 habitants/km<sup>2</sup> (MAMH, 2021a; MAMH, s.d.).



7. Nous moderniserons le cadre réglementaire et la gouvernance relatifs à l'aménagement commercial dans l'objectif de limiter l'artificialisation des sols. Par ailleurs, nous accorderons au préfet de département la possibilité de suspendre les projets d'aménagement commercial qui seraient susceptibles de compromettre les opérations de revitalisation des centres-villes couvertes par une convention entre l'État et les collectivités concernées. Les commerces qui s'implantent dans ces centres-villes seront exonérés de demande d'autorisation. Enfin, nous obligerons toute construction de nouveau parking à être perméable afin de favoriser l'infiltration des eaux dans le sol dans le but de lutter contre les inondations.
8. Parallèlement, un groupe de travail partenarial sera constitué pour faire des propositions (instruments économiques, mesures réglementaires ou autres) pour favoriser le recyclage urbain, mieux intégrer les enjeux de préservation des espaces naturels et agricoles dans les politiques et documents d'urbanisme. Ce groupe pourra examiner l'opportunité d'étendre l'approche « éviter, réduire, compenser » [...] . » (*Plan biodiversité*, 2021)

La France perd chaque année environ 28 000 hectares de territoires naturels, agricoles et forestiers (Wargon et al., 2021). Cela entraîne des conséquences considérables sur la biodiversité, la captation du carbone, le ruissellement des eaux et les émissions de gaz à effet de serre. Voilà à quoi souhaite répondre l'objectif 2030 de réduire de moitié l'artificialisation et l'objectif 2050 de zéro artificialisation nette en France (Wargon et al., 2021). Ces objectifs devront être intégrés dans les documents de planification de toutes les régions d'ici 2023 (ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires [MTECC] de France & ministère de la Transition énergétique [MTE] de France, 2022). La majeure partie de la solution consiste à accroître la densification et de miser sur la construction de la ville sur elle-même (Fosse, 2019). De plus, l'artificialisation brute qui se poursuivra en France sera compensée par de la renaturation de sites artificialisés (Fosse, 2019). Les moyens pour parvenir à cette compensation de l'artificialisation ne sont toutefois pas encore bien définis par le gouvernement français (Wargon et al., 2021).

Le soutien financier de l'objectif *zéro artificialisation nette* provient entre autres d'un financement de 450 millions d'euros du gouvernement français pour des opérations de recyclage des friches, ainsi que d'un soutien gouvernemental de 350 millions d'euros pour la relance de la construction durable (MTECT de France & MTE de France, 2022). Les projets se qualifiant comme étant en faveur de l'innovation urbaine pourront également être présentés à un appel à projet du gouvernement doté d'un fonds de 305 millions d'euros (MTECT de France & MTE de France, 2022). En guise d'appui, le gouvernement français a également produit plusieurs documents d'accompagnement pour les villes et les promoteurs (MTECT de France & MTE de France, 2022).

Les outils de mise en œuvre sont multiples, autant pour les communautés locales que pour les départements français : les schémas de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme, les périmètres de protection d'espaces agricoles et naturels périurbains, etc. (Loire Atlantique, 2020). Ces instruments révèlent plusieurs ressemblances avec les SAD, les PU et la LPTAA que l'on retrouve au Québec.

L'un des enjeux le plus soulevés par les municipalités de France est la question de savoir quels territoires auront le droit à l'artificialisation (Wargon et al., 2021). Le ministère de la Transition écologique affirme qu'il sera nécessaire de décider collectivement où et comment les Françaises et Français souhaitent répartir ce droit (Wargon et al., 2021).

### **4.3. L'approche des écoquartiers européens**

Les écoquartiers représentent une forme d'aménagement de quartier écologique, durable et complet. Pour l'instant cette forme d'aménagement et de planification n'est pas officiellement encadrée et reconnue au Québec (Vivre en Ville, 2013). Selon Vivre en Ville :

« Un écoquartier a vocation à être un modèle d'urbanisation qui assure la qualité de vie de ses résidents et permette de réduire considérablement l'utilisation des ressources naturelles, énergétiques et financières, durant sa construction et via le mode de vie de ses habitants. Réalisation d'une collectivité viable à l'échelle du quartier, il tient compte de considérations liées à la mobilité, à la densité et à la forme urbaine; il assure une meilleure mixité sociale et des activités; il favorise la participation citoyenne » (Vivre en Ville, 2013).

De ce fait, un écoquartier permet de réduire l'étalement urbain en réduisant les déplacements automobiles par la mixité et la proximité des usages, tout en réduisant la part des milieux agricoles et naturels modifiés pour la vocation résidentielle, et ce, grâce à la densification et à la consolidation des quartiers existants.

Comme mentionné dans la mise en contexte de ce rapport, le navettage est un indicateur clé de l'étalement urbain. Afin de contrer cette tendance, l'écoquartier BedZED en banlieue de Londres a mis en place un plan de déplacement écologique ayant pour objectif de réduire les déplacements motorisés. Pour ce faire, trois sous-objectifs ont été élaborés : réduire les besoins en déplacement, gérer rationnellement les stationnements et offrir des solutions alternatives à l'utilisation du véhicule personnel (BedZED, 2002). Quoique tous pertinents, le premier sous-objectif est celui qui vise le plus directement la lutte à l'étalement urbain. Deux mesures ont été mises en place par l'écoquartier BedZED afin de réduire les besoins en déplacement :

- « La mixité fonctionnelle du quartier permet en principe aux résidents travaillant sur place de réduire les déplacements, puisque les bureaux et les différents services sont à proximité des habitations.
- Service internet pour faire les courses, en collaboration avec un supermarché local qui gère et coordonne les livraisons » (BedZED, 2002).

Ces mesures permettent à la fois de réduire le navettage, d'encourager la consommation locale et de densifier les quartiers afin d'assurer une demande stable pour l'implantation de commerces de proximité. La population de BedZED est logée dans des appartements, des maisonnettes ou des maisons de ville, et la densité y est très élevée, soit de 14 700 habitants/ km<sup>2</sup> (BedZED, 2002). Les bâtiments sont généralement de trois étages, incluant le rez-de-chaussée (BedZED, 2002).

Dans l'écoquartier de Vauban, en Allemagne, l'utilisation de la voiture n'est pas interdite, mais fortement découragée. L'écoquartier met en place des mesures qui rendent l'utilisation de la marche, du vélo et des transports en commun plus optimaux que la voiture individuelle. D'abord, dans la plupart des zones résidentielles, les règlements d'urbanisme interdisent la construction de places de stationnement individuelles (Perrier, 2015). Les résidents qui possèdent une voiture doivent donc utiliser les espaces de stationnement étagés situés en périphérie. Ensuite, la voie de circulation principale du quartier a une limite de vitesse à 30 km/h, alors que les voies secondaires sont limitées à 5 km/h (Perrier, 2015). L'application de ces mesures est rendue possible par la mixité fonctionnelle de Vauban qui permet des déplacements quotidiens à vélo ou à pied. Les résidents ont également accès à un réseau d'autopartage très développé (Perrier, 2015).

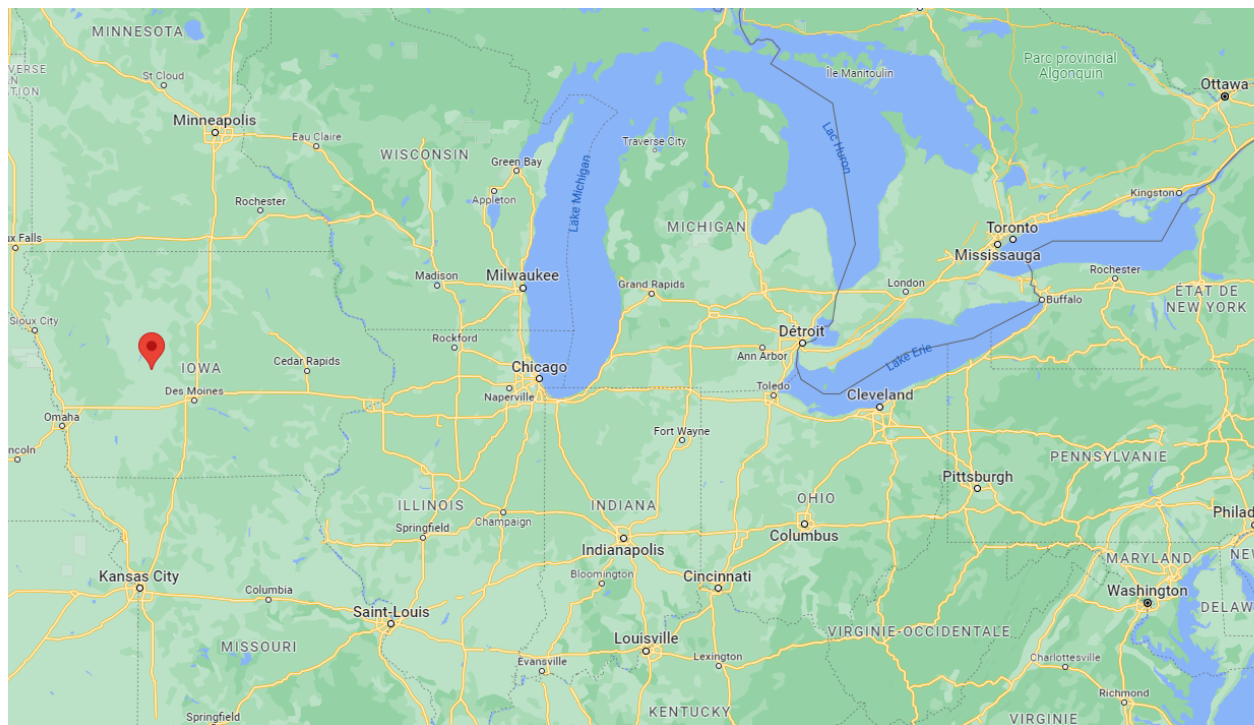
En Suède, le train électrique sur roue est l'innovation qu'a adoptée l'écoquartier d'Augustenborg pour lutter contre la dépendance à la voiture (Charlot-Valdieu & Outrequin, 2009). Ce système de transport collectif est constitué de deux wagons modulables pouvant accueillir 28 passagers chacun (Charlot-Valdieu & Outrequin, 2009). Le train électrique sur roue offre au conducteur la liberté de choisir le chemin qu'il emprunte contrairement à un tramway obligé de suivre ses rails (Charlot-Valdieu & Outrequin, 2009). Ce train fonctionne à l'aide d'une batterie d'une autonomie de 5 heures et qui peut être échangée contre une batterie rechargée en seulement quelques minutes (Charlot-Valdieu & Outrequin, 2009). Ce moyen de transport offre aux résidents d'Augustenborg un moyen efficace de se déplacer vers les quartiers environnants et au centre-ville de Malmö.

#### **4.4. Jefferson : un village ami des vélos dans l'État d'Iowa aux États-Unis**

Le prochain exemple prend place à Jefferson dans l'État d'Iowa aux États-Unis (Figure 4.1). En 2020, le village de Jefferson<sup>5</sup> a été l'un des huit finalistes du *Great American Main Street Award* organisé par l'organisation *Main Street America* (Main Street America, 2020). Ce titre fut le résultat de huit ans de travail acharné par la ville et plusieurs bénévoles sous l'égide du programme *Jefferson Matters* (Main Street America, 2020). Afin de redonner vie à un centre-ville dévitalisé et hautement vacant, le village a investi plus de 7 millions de dollars américains dans 89 projets (Jefferson Matters : Mainstreet, 2022).

---

<sup>5</sup> La ville de Jefferson accueille un peu plus de 4 600 personnes sur un territoire de 15 km<sup>2</sup>, et sa densité se situe autour de 308 habitants/km<sup>2</sup> (City-USA.net, 2022). Jefferson est à 104 km en voiture de la grande région urbaine la plus près et la capitale de l'État : Des Moines (Google, 2022). Comparativement, la densité de la ville de Saint-Lin-Laurentides est de 210 habitants/km<sup>2</sup>, et elle se situe à 62 km de Montréal en voiture (MAMH, s.d.; Google, 2022).



**Figure 4.1 Localisation de la ville de Jefferson, Iowa, États-Unis (Google, 2022)**

Le village a convaincu les propriétaires de bâtiments commerciaux vacants de les vendre à la ville afin que celle-ci les rénove et y organise des événements éphémères dans le but d'attirer des commerçants locaux au centre-ville (Main Street America, 2020). La rue principale a d'ailleurs accueilli la compagnie *Pillar Technology* qui a permis de créer 30 nouveaux emplois et de dynamiser le développement immobilier (Main Street America, 2020).

Le premier atout du village de Jefferson est son centre-ville attractif et historique. Son développement ne s'est pas déplacé vers l'autoroute la plus près comme il est possible de l'apercevoir dans plusieurs villages québécois (Sharpe, 2022). Par exemple, le supermarché du village se situe dans le noyau villageois et non près des grandes artères de transports, permettant aux piétons et aux cyclistes d'y accéder facilement, tout en y incluant des places de stationnements (Sharpe, 2022). Le village a su conserver la trame de rue historique. Un citoyen de Jefferson compare d'ailleurs son centre-ville aux quartiers historiques de Minneapolis, Pittsburgh et Salt Lake City : les rues y sont étroites et bordées de commerces locaux à proximité des résidences (Sharpe, 2022) (Annexe 6).

Plusieurs intersections du village n'ont tout simplement pas d'arrêts ou de feux de circulation, car les citoyens sont habitués à la cohabitation entre les transports motorisés, les cyclistes et les piétons (Sharpe, 2022). Jefferson a également l'avantage d'être situé à l'extrémité ouest de la piste cyclable *Raccoon River Valley*, ce qui offre aux résidents la possibilité d'atteindre la capitale de l'État à vélo (Sharpe, 2022). Inversement, le village accueille plus de 10 000 cyclistes par année qui le traverse grâce

au lien cyclable (Sharpe, 2022). Cette affluence a encouragé les commerces à adapter leurs stationnements et leurs devantures commerciales pour les cyclistes et leurs vélos, incitant ainsi les résidents à utiliser davantage leurs vélos (Sharpe, 2022).

La proximité et la diversité des commerces, l'accessibilité des infrastructures cyclables, l'abordabilité des logements et l'accès aux services internet haute vitesse offrent aux résidents un milieu de vie complet qui satisfait leurs besoins quotidiens (Sharpe, 2022). Dans ce village, la culture du vélo s'est implantée avant les infrastructures facilitant son utilisation (Sharpe, 2022).

#### 4.5. Une stratégie de développement pour la région métropolitaine de Vancouver

En 2011, la région métropolitaine de Vancouver<sup>6</sup>, composée de 21 municipalités, une communauté Première Nation et une région électorale, a adopté son plan de développement Metro 2040 (Metro Vancouver, 2022a) (Figure 4.2).

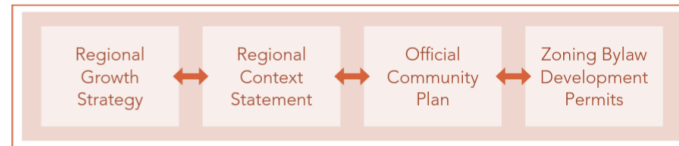


Figure 4.2 Municipalités membres de la région métropolitaine de Vancouver (Metro Vancouver) (Metro Vancouver, 2022d)

Metro Vancouver soutient ses membres de différentes manières; que ce soit par le partage de données, l'accompagnement, le partage de ressources ou de documentations. La région métropolitaine demande également aux juridictions membres de produire un *Regional Context Statement* (déclaration de contexte

<sup>6</sup> La région métropolitaine de Vancouver regroupe 21 municipalités totalisant près de 2,7 millions d'habitants sur un territoire de 2 877 km<sup>2</sup>. Sa densité est d'alors environ 938,5 habitants/km<sup>2</sup> (Academic, 2022; Metro Vancouver, 2022b). Comparativement, la densité dans la RMR de Montréal est d'environ 1 000 habitants/km<sup>2</sup> pour un territoire de 4 360 km<sup>2</sup> (MAMH, 2010e, 2021a).

régional) (Metro Vancouver, 2022c) (Figure 4.3). Ce document vise à démontrer quels sont les moyens entrepris par la ville pour se conformer aux objectifs et aux stratégies énoncées dans le plan Métro 2050 de la région métropolitaine de Vancouver (Ville de Vancouver, 2022).



**Figure 4.3 Relations entre le *Regional Growth Strategy* et l'*Official Community Plan* de Vancouver (Metro Vancouver, 2022c)**

De surcroît, ce plan stratégique vise à planifier la croissance de la région à long terme en concordance avec une planification des transports et des infrastructures; tout en veillant à la protection des espaces naturels, des terres agricoles et des grands espaces industriels et manufacturiers (Metro Vancouver, s.d.). Ce plan est actuellement en révision dans le but d'adopter le plan Métro 2050 d'ici la fin de l'été 2022 suite au recueil de multiples commentaires auprès du public (Metro Vancouver, 2022a).

La région métropolitaine de Vancouver (Metro Vancouver) prévoit croître de 35 000 habitants par année et s'est conséquemment engagée à atteindre l'objectif d'une région carboneutre d'ici 2050 (Metro Vancouver, 2022b). Tout comme la région montréalaise, elle fait également face à une crise du logement sans précédent, à des enjeux d'équité sociale et de résilience face aux changements climatiques (Metro Vancouver, 2022b, s.d.). C'est donc en mettant ces enjeux de l'avant que la région a articulé son prochain plan de développement.

Dans l'optique de parvenir à des pistes de solutions pour freiner l'étalement suburbain au pourtour de la CMM, le premier objectif du futur plan Metro 2050 est particulièrement intéressant : *Create a Compact Urban Area* (créer une aire urbaine compacte) (Metro Vancouver, 2022c). Concrètement, cet objectif se traduit par des milieux de vie complets et compacts orientés sur le déplacement actif et collectif et où l'on retrouve une mixité sociale, d'emplois, de services et de logements :

« Metro 2050 reinforces the established framework of concentrating growth into compact, walkable, complete communities, where development is transit-oriented, and people can access a range of housing choices that are close to jobs, amenities, and services » (Metro Vancouver, s.d.).

Pour atteindre cet objectif, la région métropolitaine de Vancouver a identifié quatre stratégies. La première (1) consiste à limiter le développement urbain à l'intérieur des *Urban Containment Boundary (UCB)* (comparable au périmètre d'urbanisation québécois) (Metro Vancouver, 2022c). La seconde (2) précise que le développement urbain sera priorisé dans les centres-ville et au cœur des villages, ainsi que près des axes de transport structurant (Metro Vancouver, 2022c). La troisième stratégie (3) a trait à la création de milieux de vie complets, résilients, sains et connectés qui offrent des services et des loisirs de proximité (Metro Vancouver, 2022d). La dernière stratégie (4) vise plutôt la protection des territoires

agricoles (rappelant les objectifs de la CPTAQ au Québec) (Metro Vancouver, 2022d). Considérant la similitude de la première et quatrième stratégie (1 et 4) avec certaines mesures déjà établies au Québec; les prochaines sections viseront plutôt la compréhension de la deuxième et troisième stratégie (2 et 3) dans la grande région de Vancouver. Cela permettra de déterminer si elles seraient adaptées au contexte québécois.

La seconde stratégie (2) est donc de prioriser le développement dans les cœurs de villes et de villages, et aux abords des grands axes de transport structurant. Pour ce faire, Metro Vancouver s'est, par ailleurs, fixé des objectifs chiffrés :

- Que 98 % du développement résidentiel s'effectue à l'intérieur des *Urban Containment Boundary*;
- Que 40 % du développement résidentiel se situe dans les centres-villes et au cœur des villages;
- Que 50 % de la croissance du marché de l'emploi prenne place dans les centres-villes et au cœur des villages;
- Que 28 % du développement résidentiel se situe près des axes de transport structurant;
- Que 27 % de la croissance du marché de l'emploi prenne place à proximité des axes de transport structurant (Metro Vancouver, 2022c)<sup>7</sup>.

Ces objectifs doivent être respectés par les regroupements régionaux et les municipalités membres de Metro Vancouver. Pour ce faire, ceux-ci reçoivent de l'accompagnement sous forme de conseils et de documentation (Metro Vancouver, 2022c). Ce système rappelle celui de conformité et de concordance que l'on observe au Québec entre les communautés métropolitaines, les MRC et les villes. (Annexe 2)

La troisième stratégie du futur plan Metro 2050 (3) consiste en la création de milieux de vie complets et de proximité. Les moyens d'action de cette stratégie, soutenant l'objectif *Créer une aire urbaine compacte*, précisent les éléments qui doivent se retrouver dans la déclaration de contexte régional dans le but que les juridictions membres créent des milieux de vie complets et de proximité. La déclaration doit donc démontrer que la municipalité :

- Supporte la création de communautés compactes, mixtes et orientées vers les modes de déplacements actifs;
- Identifie et supporte les communautés, les arts, les cultures, les loisirs, les institutions, le milieu de la santé, les services sociaux, les services éducatifs, les garderies et les commerces locaux dans les cœurs de villes et de villages ou à proximité des axes de transport structurant;
- Fournit et encourage les espaces publics, les parcs et les espaces verts dans les quartiers existants et nouveaux, et ce pour tous les âges, toutes les capacités et en toutes saisons;

---

<sup>7</sup> Ne représente pas une traduction officielle. Pour voir le contenu dans sa forme originale et dans son intégralité, consulter la source.

- Répond aux enjeux sanitaires et climatiques en s'assurant d'une accessibilité universelle et équitable aux infrastructures de récréation, aux espaces verts et publics, et aux moyens de transport actifs sécuritaires;
- Supporte la création de jardins communautaires sous toutes formes, et encourage la vente, la consommation, la distribution et la production d'aliments locaux;
- Lors de la création de nouveaux quartiers ou de nouveaux plans d'aménagement, considère les impacts sociaux et sanitaires [...] (Metro Vancouver, 2022c)<sup>8</sup>.

Ces divers renseignements fournis par les juridictions membres permettent à Metro Vancouver d'assurer un suivi et une mise en œuvre ciblée et adaptée au territoire des objectifs définis dans le plan Metro 2050.

#### **4.6. La pérennisation du centre-ville de Plessisville**

Au Québec, la ville de Plessisville, située dans le Centre-du-Québec, s'est engagée il y a quelques années à revitaliser et redynamiser son centre-ville afin de contrer l'éparpillement de ses diverses activités vers la périphérie (Vivre en Ville, 2016). La ville rurale de Plessisville compte 6 700 habitants, et à elles seules les industries de Plessisville offrent 1 500 emplois (Vivre en Ville, 2016). Avec un peu plus de 4,44 km<sup>2</sup>, la densité de la ville se situe environ à 1 509 habitants/km<sup>2</sup> (Vivre en Ville, 2016). Victime de la compétition des commerces de grandes surfaces de la route 116 et des commerces de la plus grande ville de la région, Victoriaville, le centre-ville de Plessisville se dévitalise depuis les années 1980 (Vivre en Ville, 2016). Ce déplacement des activités accroît sans équivoque le navetage des résidents. Peu à peu les commerçants quittent le centre-ville, ce qui accentue le taux de vacance des locaux et la dépendance automobile (Vivre en Ville, 2016).

Au cours des dernières années, accompagnée par la Fondation Rues principales et l'organisme Vivre en Ville, la ville de Plessisville a mis en place plusieurs interventions visant à redonner à son centre-ville son attractivité d'autrefois. D'abord, en 2014 la ville a mis sur pied un forfait d'accueil pour les nouveaux commerçants, incluant par exemple le financement d'une couverture médiatique et le financement des six premiers mois de loyer lors de la signature d'un bail d'au minimum trois ans (Vivre en Ville, 2016). Ensuite, en 2015 la ville a créé un site internet gratuit afin d'offrir une visibilité virtuelle aux commerçants locaux (Ville de Plessisville, s.d.). Cette initiative a permis aux résidents de prendre connaissance des différents services offerts à proximité de leur résidence. La ville a aussi investi dans l'aménagement de ses espaces publics en intégrant des végétaux et des bancs afin d'encourager les résidents à déambuler dans le centre-ville (Vivre en Ville, 2016).

Les différentes mesures employées par la ville ont rapidement eu des effets bénéfiques sur l'achalandage et sur l'offre commerciale du centre-ville. En 2015, dix-huit nouveaux commerces ont

---

<sup>8</sup> Ne représente pas une traduction officielle. Pour voir le contenu dans sa forme originale et dans son intégralité, consulter la source.



ouvert leurs portes à Plessisville, dont dix au centre-ville, incluant de grandes bannières telles que Jean-Coutu et Dollarama (Vivre en Ville, 2016).

#### 4.7. Le développement orienté vers les piétons de la ville de Candiac

Sur la Rive-Sud de Montréal, à seulement 20 kilomètres du centre-ville, se poursuit la construction d'un *Pedestrian-Oriented Development* (POD) dans la ville de Candiac : le Square Candiac (Corriveau & Porter, 2022b). L'appellation POD signifie un quartier « conçu de façon que les citoyens puissent circuler facilement à vélo, à pied ou en transports collectifs » (Dubuc, 2021). Situé sur un ancien site industriel, le quartier vient offrir un milieu de vie complet et mixte luttant ainsi contre la dépendance automobile (Corriveau & Porter, 2022b) (Figure 4.4).



Figure 4.4 Plan schématique du projet Square Candiac (Ville de Candiac, 2015)

Ce quartier offrira à terme plus de 2 000 logements, incluant une résidence pour personnes âgées, des condos, des appartements locatifs, des maisons de ville et des triplex et duplex (Ville de Candiac, s.d.). La densité résidentielle prévue du projet est de 100 logements/hectare, ou 10 000 logements/km<sup>2</sup> (Ville de Candiac, 2015).

« Limitrophe au stationnement incitatif du Réseau de transport métropolitain (RTM), ce développement s'articulera autour d'une grande place centrale et de deux larges sentiers 100 % dédiés aux modes de transport actif » (Ville de Candiac, s.d.).

La ligne d'autobus directe vers le centre-ville de Montréal en seulement 20 minutes ajoute aussi une grande légitimité au projet puisque les résidents ont facilement accès à une alternative avantageuse à la voiture solo (Square Candiac, 2022). Le Square Candiac prévoit également la mise en place d'un service d'autopartage (Ville de Candiac, 2015).

Le Square Candiac s'articule autour de réseaux piétonniers développés et de plusieurs infrastructures communautaires (Agence QMI, 2021). Selon l'Agence QMI (2021), division de Québecor Média, ce serait le premier centre-ville écoresponsable au Québec.

Parallèlement, la ville de Candiac a adopté en mai 2022 son premier Plan de mobilité active et durable intégré (Girard, 2022). Suivant l'orientation du Square Candiac, la ville souhaite offrir à l'ensemble de ses résidents des alternatives de transport actif à la voiture solo. Ce plan a pour objectif premier d'offrir « à la population candiacoise des milieux de vie complets et connectés les uns aux autres par des réseaux de déplacements actifs sécuritaires, stratégiquement localisés, conviviaux, efficaces et accessibles » précise le maire Dyotte (Girard, 2022). Cette stratégie sera alors bénéfique à la fois pour la santé des résidents, pour la lutte contre les changements climatiques et pour freiner le navettage automobile.

En poursuivant des objectifs semblables à ceux du Square Candiac, la ville de Sainte-Adèle a également décidé d'offrir aux transports actifs une place de choix dans l'aménagement du territoire. Dans son règlement de lotissement, la ville s'est munie d'un droit de réaliser des sentiers de mobilité active là où elle juge que c'est justifié :

« La Ville se réserve le droit d'exiger des sentiers pour piétons, des liens récréatifs ou des pistes cyclables partout où elle le juge à propos pour favoriser la circulation des piétons ou des cyclistes, notamment lorsqu'il s'agit de leur faciliter l'accès aux écoles, aux parcs, aux plans d'eau ou aux équipements communautaires ou pour faciliter l'aménagement d'infrastructures d'égouts, d'aqueduc ou de services d'utilité publique. » (Laterreur & Royer, 2022)

Cette mesure participe au désenclavement des quartiers et à la promotion de saines habitudes de déplacement.

#### **4.8. Les unités d'habitation accessoires de la ville de Sainte-Catherine**

La ville de Sainte-Catherine se situe également sur la Rive-Sud de la métropole, à quelque 20 kilomètres du centre-ville de Montréal. Comme la majorité des villes Québécoises, Sainte-Catherine fait face à une crise du logement sans précédent et doit y répondre en offrant davantage de propriétés (Ville de Sainte-Catherine, 2022). Afin de remédier à cet enjeu, de densifier la ville et de lutter contre l'étalement urbain, la ville a récemment adopté une modification à son règlement de zonage afin d'autoriser les unités d'habitation accessoires (UHA) pour les maisons unifamiliales (Ville de Sainte-Catherine, 2022). Les UHA prennent plusieurs formes : logement bigénérationnel, logement intergénérationnel, logement additionnel, logement en semi-sous-sol, studio, pavillon de jardin, mini maison, maison de fond de cour, annexe résidentielle ou annexe latérale (Ville de Sainte-Catherine, 2022).

« Aussi connues sous le nom « mini maisons de fond de cour », les unités d'habitation accessoires (UHA) sont des annexes résidentielles ou logements construits sur un lot déjà occupé par une maison unifamiliale. [...] Ce modèle comporte plusieurs avantages. Il peut apporter un supplément de revenus aux propriétaires, permettre à de jeunes ménages d'occuper un logement dans un contexte de flambée des prix de l'immobilier et favoriser une densification « douce » sans défigurer les quartiers » (Corriveau & Porter, 2022a) (Figure 4.5).

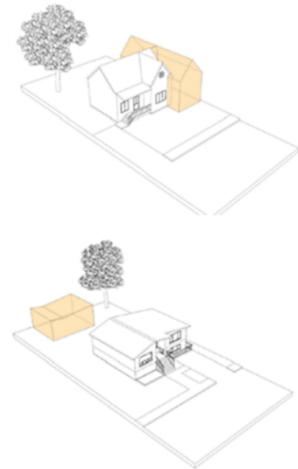
La ville de Sainte-Catherine est la première municipalité à autoriser ce type d'habitation sur l'ensemble de son territoire au Québec (Ville de Sainte-Catherine, 2022). Non seulement les UHA permettent d'offrir davantage de logements sans empiéter sur les territoires naturels et agricoles, mais ils permettront également d'accroître la demande en transport actif et collectif, pouvant ainsi justifier la bonification du réseau actuellement en place (Ville de Sainte-Catherine, 2022). Les UHA permettent aussi de réduire considérablement les coûts liés à la propriété pour les deux occupants puisque plusieurs frais peuvent maintenant être partagés (Ville de Sainte-Catherine, 2022).

La ville a également adopté un Plan d'implantation et d'intégration architectural (PIIA) afin d'assurer une harmonie architecturale entre la résidence principale et l'UHA (Ville de Sainte-Catherine, 2022).

En ayant également pour objectif de freiner la crise d'abordabilité et de disponibilité des logements, la ville de Gatineau s'est également dotée d'une mesure semblable à celle de Sainte-Catherine. La ville a autorisé, par son règlement de zonage, les résidences unifamiliales d'une l'implantation isolée de se munir d'un logement additionnel dans le même bâtiment que le logement principal (Laterreur & Royer, 2022). La ville de Gatineau limite chaque résidence à un seul logement additionnel, et elle exige que le propriétaire du logement principal réside dans le bâtiment en question. Le règlement impose également quelques autres restrictions quant aux superficies, à l'architecture et à l'organisation du bâtiment (Laterreur & Royer, 2022).

#### **4.9. La Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire**

En janvier 2021, plus de 40 ans après l'adoption de la LAU, et près de 30 ans après l'adoption des orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire, le gouvernement du Québec a lancé une grande conversation nationale portant sur l'urbanisme et l'aménagement du territoire avec la participation d'experts et du grand public. Le gouvernement affirme donc sa volonté de réviser le cadre en aménagement du territoire. Par ailleurs, cette volonté n'est pas une idée nouvelle. En novembre 2009, le premier ministre de l'époque, Jean Charest, affirmait que la LAU devait être révisée, notamment dans l'objectif de doter les municipalités de moyens accrus et d'outils pour lutter contre l'étalement urbain (Mercier & Côté, 2012). Un an plus tard, un avant-projet de loi fut déposé. Celui-ci portait sur l'aménagement durable des territoires et l'urbanisme; et la volonté de freiner l'étalement urbain y était



**Figure 4.5 Types d'implantations d'une habitation accessoire (Ville de Sainte-Catherine, 2022)**

clairement indiquée (Mercier & Côté, 2012). Ce n'est là qu'un exemple des nombreuses tentatives de réforme du cadre québécois d'aménagement et d'urbanisme.

Finalement, le 6 juin 2022, une première étape est franchie, une vision stratégique d'une Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire (PNAAT) est adoptée par le gouvernement (*PNAAT - Vision stratégique, 2022*). Ce document d'une trentaine de pages présente une vision de l'aménagement et de l'architecture en quatre axes :

- Des milieux de vie de qualité qui répondent aux besoins de la population;
- Un aménagement qui préserve et met en valeur les milieux naturels et le territoire agricole;
- Des communautés dynamiques et authentiques partout au Québec;
- Un plus grand souci du territoire et de l'architecture dans l'action publique (*PNAAT – Vision stratégique, 2022*).

Cette stratégie brosse un portrait éloquent de la situation du Québec en matière d'aménagement du territoire et propose une vision pour le Québec de demain; un Québec plus durable, plus sain et plus résilient (*PNAAT - Vision stratégique, 2022*). Elle énonce clairement que :

« l'étalement urbain est coûteux pour le Québec. Il entraîne des investissements massifs en fonds publics pour l'ajout et le maintien à long terme de nouvelles infrastructures : routes, aqueducs, égouts, casernes, bibliothèques, écoles ou cliniques » (*PNAAT - Vision stratégique, 2022*).

La vision stratégique propose un aménagement basé sur la consolidation et la diversification des territoires déjà artificialisés afin d'y orienter la croissance (*PNAAT - Vision stratégique, 2022*). Depuis 1990, le territoire artificialisé croît d'environ 0,6 % par année « au détriment des milieux naturels (perte à hauteur de 65 % pour les forêts, et de 10 % pour les milieux humides) et des terres agricoles (perte à hauteur de 25 %) » (*PNAAT - Vision stratégique, 2022*). Afin de freiner cet étalement, le MAMH propose entre autres d'augmenter la densité d'occupation du sol, d'encourager la compacité, ainsi que d'aménager des milieux de vie au cœur des villes et des villages; à proximité des infrastructures, des services et des réseaux publics (*PNAAT - Vision stratégique, 2022*).

Considérant que cette politique nationale n'est, à ce jour, qu'à l'étape d'une vision stratégique, aucun moyen ou outil concrets n'est présenté. Il faudra attendre l'hiver 2023 pour qu'un plan de mise en œuvre soit proposé (*PNAAT - Vision stratégique, 2022*). Le gouvernement québécois précise que :

« ce plan devrait présenter les modalités du renouvellement du cadre d'aménagement. Il devra notamment prévoir une modification de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et pourra conduire à la modification d'autres lois, telles que la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles ainsi que la Loi sur l'expropriation » (*PNAAT - Vision stratégique, 2022*).

On y affirme également que de nouvelles OGAT seront adoptées, et qu'elles seront munies d'indicateurs, de cibles concrètes et de mesures de suivi (*PNAAT - Vision stratégique, 2022*).

## 5. ANALYSE DE FAISABILITÉ POUR LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL : LE CAS DE LA VILLE DE SAINT-LIN–LAURENTIDES

Après avoir brossé un bref portrait de solutions phares de lutte contre l'étalement suburbain, tant au niveau national qu'international, il est primordial que celles-ci soient analysées selon une vision appliquée à la situation métropolitaine montréalaise, et plus particulièrement au cas de la ville de Saint-Lin–Laurentides. À cet égard, il est justifié de procéder par une analyse de faisabilité basée sur les piliers du développement durable. En effet, la lutte contre l'étalement urbain est avant tout une lutte contre certaines causes économiques, sociales et environnementales des changements climatiques.

### 5.1. Méthodologie

Dans l'optique de déterminer si les pistes d'interventions issues de la littérature sont applicables au cas de la communauté métropolitaine de Montréal, particulièrement de Saint-Lin–Laurentides, l'analyse de faisabilité apparaît comme étant la méthode la plus appropriée. Ce type d'analyse permet de déterminer si un projet peut être réussi selon différents domaines de faisabilité (Nutcaché, 2022). Celle-ci permet non seulement d'évaluer les paramètres en amont, elle améliore également le taux de réussite et permet de soutenir le projet par des argumentaires chiffrés (Nutcaché, 2022). L'analyse de faisabilité permet aussi d'identifier quels sont « les freins à la bonne réalisation du projet » (Brossault, 2022). Une analyse de faisabilité permet de se poser certaines questions essentielles à la réflexion d'un projet telles que :

- « Le projet est-il faisable avec les moyens financiers, humains, techniques dont nous disposons ?
- Le projet est-il faisable dans l'environnement où nous évoluons (politique, concurrentiel, légal, réglementaire) ?
- Le projet permet-il de couvrir les exigences [...] des parties prenantes (bénéfices, qualité, délais...) ? » (Vasseur, 2022)

Préalablement à l'analyse, il est utile de dresser un portrait de la situation, des besoins, du contexte et des pistes de solution; ce qui est présenté dans les sections précédentes de cet essai (Nutcaché, 2022).

Considérant l'échelle d'application plutôt vaste de la problématique adressée, l'analyse de faisabilité basée sur les principes du développement durable s'est avérée complexe et de longue haleine. Afin de simplifier les démarches, l'étude de cet essai se base sur le gabarit de la grille d'évaluation de la Chaire de recherche et d'intervention en éco-conseil de l'Université du Québec à Chicoutimi (Villeneuve et al., 2014). Ce gabarit de 35 questions a été modifié afin de répondre aux particularités de cet essai et de l'étalement suburbain. La grille d'analyse modifiée qui est utilisée dans les sections suivantes compte au total 23 questions (annexe 7). Ces questions sont regroupées sous six dimensions, soient éthique, écologique, sociale, économique, culturelle et de gouvernance. L'ensemble des dimensions du développement durable est donc considéré afin de déterminer si le projet en question est viable et réaliste.

L'analyse se réalise en trois étapes. D'abord, chaque question est pondérée d'une valeur allant de 1 à 3 :

- 1 signifiant qu'il est souhaitable d'obtenir une réponse positive à la question;
- 2 signifiant qu'il est nécessaire d'obtenir une réponse positive à la question;
- 3 signifiant qu'il est indispensable d'obtenir une réponse positive à la question (Villeneuve et al., 2014).

Ensuite, les questions sont évaluées en fonction du projet analysé. Les réponses varient comme suit :

- (--) lorsque le projet a des impacts négatifs sur la question;
- (-) lorsque le projet a des impacts indéfinis sur la question;
- 0 lorsque le projet n'a pas d'impact significatif sur la question;
- (+) lorsque le projet répond positivement à la question;
- (++) lorsque le projet se démarque par son innovation face à la question (Villeneuve et al., 2014).

Finalement, la colonne « Priorité » indique s'il faut réagir, agir ou conforter le critère lié à la question, ou bien si c'est un enjeu à long terme ou non prioritaire (Villeneuve et al., 2014). Les questions marquées de la priorité « agir » ou « réagir » sont accompagnées d'une case « piste de bonification » afin d'indiquer de quelle manière elles peuvent être transféré vers la priorité « Conforter », soit une amélioration quant à la réponse du projet à la question (Figure 5.1).

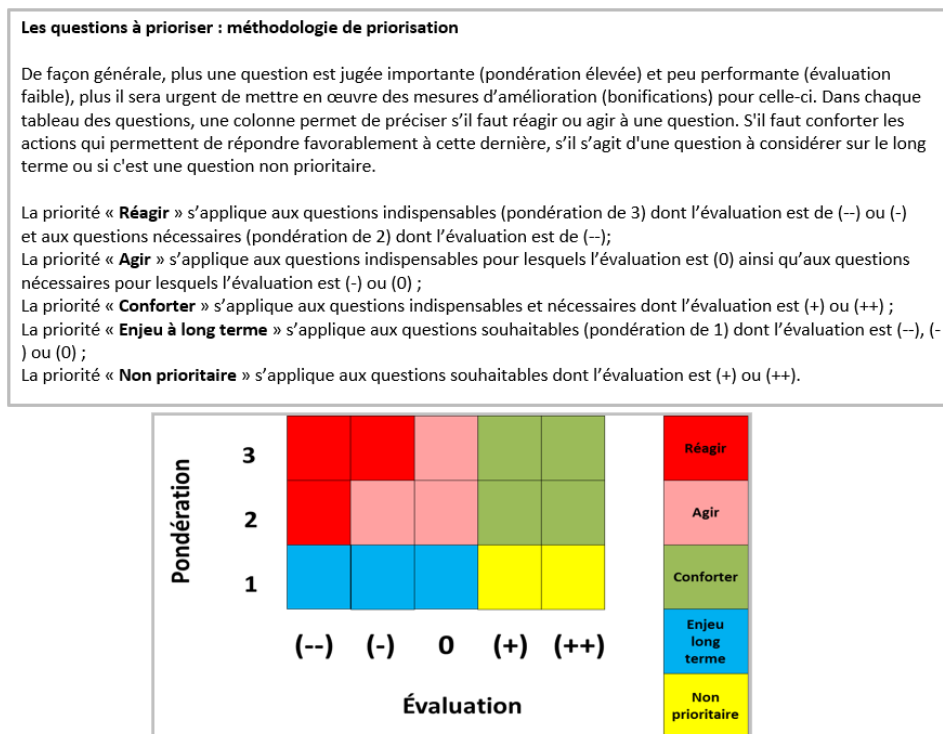


Figure 5.1 Méthodologie de priorisation des critères d'évaluation de l'analyse de faisabilité (Villeneuve et al., 2014)

Par la suite, chaque projet obtient un tableau de ses résultats entre (1) et (-1) pour chacune des dimensions du développement durable. Une moyenne de ses résultats a été calculée afin de déterminer le degré de faisabilité de chacun des projets. Le résultat moyen d'un projet est évalué de la manière suivante :

- De 0,6 à 1 : Le projet **s'applique** selon l'**ensemble** des principes du développement durable;  
(Ce résultat signifie que l'intervention proposée répond à la quasi-totalité des principes du développement durable, et que les principes qu'elle n'atteint pas seront atteints à long terme.)
- De 0,2 à 0,6 : Le projet **s'applique adéquatement** et selon la majorité des principes du développement durable;  
(Ce résultat signifie que l'intervention proposée répond à la majorité des principes du développement durable et que la majorité des principes auxquels elle ne répond pas seront atteints à long terme.)
- De -0,2 à 0,2 : Le projet **s'applique adéquatement** et selon **certains** principes du développement durable;  
(Ce résultat signifie que l'intervention proposée répond à certains des principes de développement durable, mais qu'un ou quelques-uns des principes qu'elle n'atteint pas sont cruciaux à court terme pour assurer l'implantation réussie de l'intervention au sein de la communauté.)
- De -0,6 à -0,2 : Le projet **ne s'applique pas** selon les principes du développement durable;  
(Ce résultat signifie que l'intervention proposée n'atteint pas une majorité des principes de développement durable cruciaux à court terme pour assurer l'implantation réussie de l'intervention au sein de la communauté.)
- De -1 à -0,6 : Le projet a des **impacts négatifs** sur certaines dimensions du développement durable.  
(Ce résultat signifie que l'intervention proposée risque fortement d'avoir des impacts négatifs sur certains principes de développement durable et ainsi d'être dommageable pour la communauté dans laquelle elle s'insère.) (Villeneuve et al., 2014).

Lorsqu'une dimension est évaluée à un résultat inférieur à -0,2, celle-ci a peu de chance de réussir en termes de développement durable et devrait être retravaillée (Villeneuve et al., 2014).

## 5.2. Sources de biais

Malgré des démarches minutieuses et rigoureuses, l'analyse de faisabilité s'accompagne de certaines sources de biais possibles.

Tout d'abord, les interventions ont au préalable été sélectionnées parce qu'elles ont été applaudies pour leurs considérations environnementales ou de développement durable. Il va donc de soi qu'aucune

intervention n'a obtenu de résultat moyen en deçà de -0,2, soit un résultat faible en termes de viabilité et de durabilité.

Aussi, considérant la portée variée de chacune des différentes pistes de solutions, certaines à l'échelle du Québec et d'autres à l'échelle de la municipalité, quelques critères de l'analyse ont dû être adaptés spécifiquement selon le projet. Par exemple, pour la question 11, soit de déterminer si le projet s'applique à une densité de 210 habitants par kilomètre carré, les unités d'habitation accessoires peuvent facilement être évaluées en fonction de ce critère. Toutefois, une plus grande collaboration entre le MAMH et MTQ s'y applique plus difficilement. Pour remédier à la situation, il fut nécessaire de se poser la question à savoir si le projet à grande échelle aura directement ou indirectement des impacts sur ce critère d'application plus locale.

Pour terminer, l'évaluation des projets selon chacune des questions a été réalisée dans le souci d'une impartialité, en étant basée sur des recherches et des entrevues. Cependant, les formations et les connaissances de l'auteure représentent une source de biais possible pouvant influencer les résultats de cette analyse.

### **5.3. Analyse de faisabilité des pistes d'intervention recensées**

Tel que mentionné précédemment, des pistes d'interventions phares de lutte contre l'étalement suburbain ont été analysées à l'aide d'une grille multicritères (Annexe 7) afin d'évaluer leur degré de faisabilité dans un contexte montréalais. La présente section consiste alors à présenter et à interpréter les résultats de ces analyses.



### 5.3.1. Accentuer la collaboration entre les municipalités d'une même MRC

**Résultat moyen : 0,21** – S'applique adéquatement et selon la majorité des principes de développement durable (Tableau 5.1).

Le partage de ressources, d'infrastructures et de services entre les municipalités voisines et membres d'une même MRC permet inévitablement de rentabiliser davantage ces investissements. De plus, les terrains se voient également optimisés. Par exemple, plutôt que de procéder à la déforestation de dizaines d'hectares dans deux municipalités voisines pour y construire un aréna dans chacune d'entre elles, les villes peuvent n'en construire qu'une seule et partager les frais de construction, d'opération et d'entretien. Les résultats de l'analyse de faisabilité de cette mesure démontrent un bon potentiel d'application et satisfont la majorité des volets du développement durable.

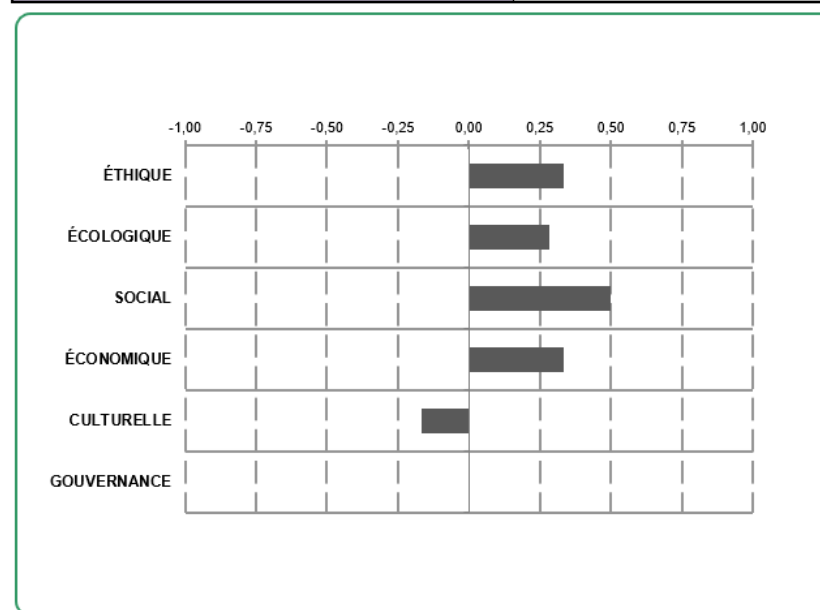
Pour le volet culturel, le partage entre les municipalités a une pondération plus faible puisqu'il ne favorise pas particulièrement la transmission du patrimoine et les échanges entre les différentes cultures. En effet, cette mesure n'inclut pas de facto la création d'espaces de discussion et de rencontre, ou une protection accrue du patrimoine.

En ce qui a trait à la gouvernance, aucun point n'a pu être comptabilisé considérant que la participation citoyenne ne semble pas présente et qu'aucun mécanisme ne permet d'évaluer les réels impacts environnementaux d'une telle mesure. À cet égard, il serait possible de

favoriser l'implication citoyenne en sensibilisant la population aux impacts financiers d'un dédoublement des infrastructures. Pour ce faire, une ville pourrait démontrer quels sont les frais assumés par ménage pour ces diverses installations lorsqu'elles ne sont pas partagées.

**Tableau 5.1 Résultats de l'analyse de faisabilité pour la mesure suivante : Accentuer la collaboration entre les municipalités d'une même MRC**

DIMENSION	NOTE
ÉTHIQUE	0,33
ÉCOLOGIQUE	0,28
SOCIAL	0,50
ÉCONOMIQUE	0,33
CULTURELLE	-0,17
GOUVERNANCE	0,00



### 5.3.2. Assurer une collaboration plus étroite entre le MTQ et le MAMH

**Résultat moyen : 0,41** – S’applique adéquatement et selon la majorité des principes de développement durable (Tableau 5.2).

Selon l’ancien ministre libéral Jean-Marc Fournier, « Il faut que les réflexions du territoire contaminent les Transports, et que cette vision territoriale contamine toutes les autres actions de l’État. Il faut avoir une vision globale du territoire » (Lecavalier, 2022). Le transport a en effet des impacts considérables sur l’aménagement du territoire, entre autres par l’endroit où l’on s’établit et la manière dont l’on se déplace. Le navettage représente l’un des facteurs les plus déterminants de l’étalement urbain (Lecavalier, 2022).

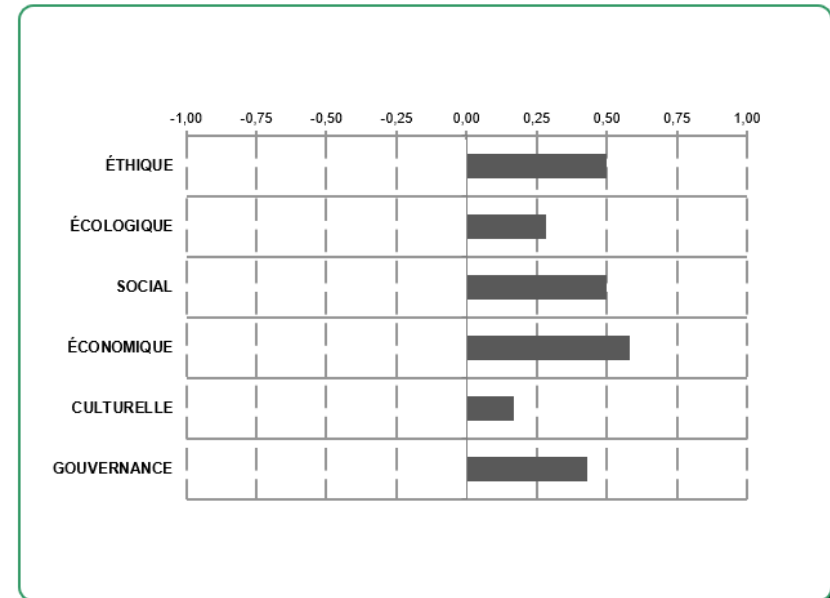
L’analyse de faisabilité pour cette piste de solution démontre un résultat élevé pour l’ensemble des dimensions du développement durable. En effet, considérant les bienfaits que pourrait apporter une collaboration plus étroite entre le MTQ et le MAMH face à l’étalement urbain, cette mesure s’avère simple et efficace.

Toutefois, au niveau culturel, cette mesure pourrait être combinée avec des orientations gouvernementales pour la création de milieux de vie complets qui favorise les rencontres et le partage.

La dimension écologique pourrait également être bonifiée, notamment par la combinaison de cette mesure avec une stratégie de promotion et de bonification des transports actifs et collectifs. À cet égard, la ville de Jefferson aux États-Unis a mis en place des incitatifs au déplacement à vélo, tels que des pistes cyclables ou des stationnements à vélo (Sharpe, 2022).

**Tableau 5.2 Résultats de l’analyse de faisabilité pour la mesure suivante : Assurer une collaboration plus étroite entre le MTQ et le MAMH**

DIMENSION	NOTE
ÉTHIQUE	0,50
ÉCOLOGIQUE	0,28
SOCIAL	0,50
ÉCONOMIQUE	0,58
CULTURELLE	0,17
GOUVERNANCE	0,43



### 5.3.3. Prioriser la consolidation du périmètre d'urbanisation

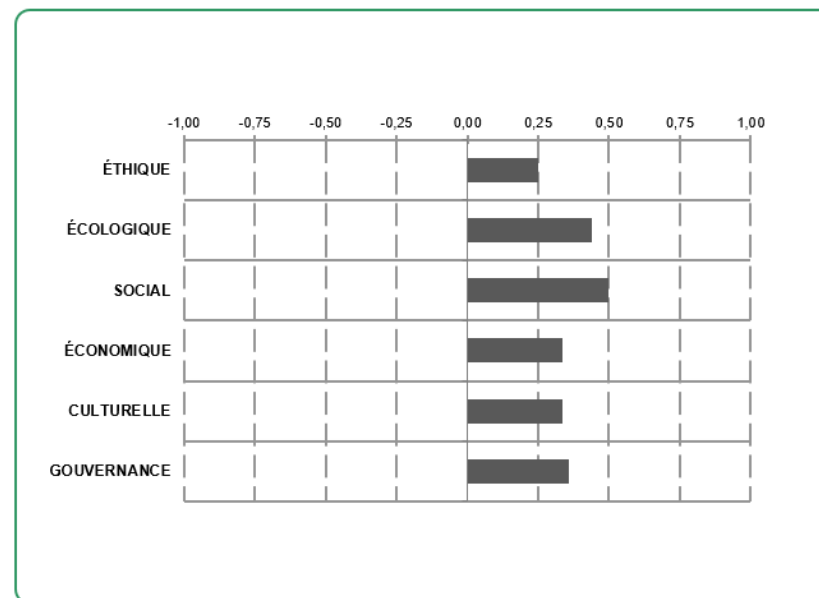
**Résultat moyen : 0,34** – S'applique adéquatement et selon la majorité des principes de développement durable (Tableau 5.3).

La consolidation du périmètre d'urbanisation d'une municipalité consiste entre autres à favoriser le développement immobilier à l'intérieur de ce périmètre, et de construire la ville sur elle-même lorsque son périmètre d'urbanisation est saturé. Cette intervention permet de limiter l'étalement urbain dans la mesure où les noyaux villageois et les centres-villes sont densifiés et que l'on favorise alors l'émergence de commerces de proximité et la bonification de l'offre de transport alternatif à la voiture solo. Dans les grands centres urbains, cette mesure pourrait être combinée à l'implantation d'un registre des loyers afin de limiter la hausse des coûts des loyers due principalement à leur emplacement.

La consolidation du périmètre d'urbanisation a obtenu un taux de faisabilité élevé. La dimension éthique pourrait toutefois profiter de certaines bonifications. À cette fin, une stratégie de consolidation d'un noyau villageois ou d'un centre-ville devrait intégrer des incitatifs pour attirer des commerces locaux, permettant ainsi de supporter l'économie locale. Par exemple, la ville de Plessisville avait mis en place un forfait d'accueil pour les commerçants locaux. Ce forfait incluait notamment le paiement des six premiers mois de loyers et certaines publicités médiatiques (Vivre en Ville, 2016).

**Tableau 5.3 Résultats de l'analyse de faisabilité pour la mesure suivante : Prioriser la consolidation du périmètre d'urbanisation**

DIMENSION	NOTE
ÉTHIQUE	0,25
ÉCOLOGIQUE	0,44
SOCIAL	0,50
ÉCONOMIQUE	0,33
CULTURELLE	0,33
GOUVERNANCE	0,36



#### 5.3.4. Consulter et sensibiliser la population

**Résultat moyen : 0,42** – S'applique adéquatement et selon la majorité des principes de développement durable (Tableau 5.4).

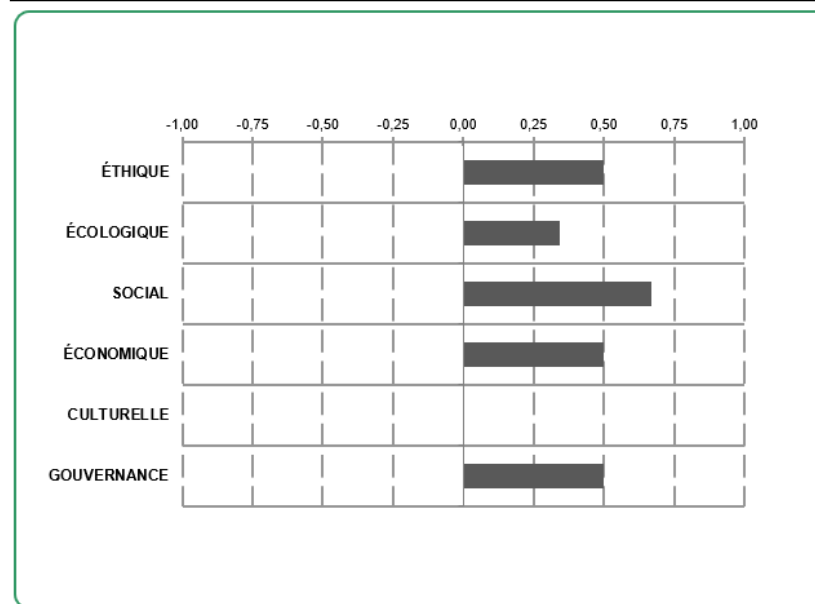
La consultation et la sensibilisation auprès des citoyens représentent l'un des moyens les plus efficaces afin de réduire les oppositions face à un projet qui vise notamment à limiter l'étalement urbain. Lorsque mis en place dès les premières étapes de réflexion d'un projet, la consultation et la sensibilisation du public sont avantageuses autant pour le public, la ville que les promoteurs le cas échéant.

Cette mesure a obtenu un résultat moyen très élevé, et d'ailleurs cinq dimensions sur six ont des résultats bien au-delà de ce qui est acceptable (0,20). Le volet culturel est toutefois nul et mériterait une attention particulière. Afin d'accroître la mise en valeur du patrimoine, les activités de consultation pourraient par exemple prendre place dans des églises afin de favoriser leur entretien et leur mise en valeur.

Quoiqu'elle ait obtenu un résultat élevé, la dimension écologique pourrait être bonifiée en sensibilisant par le fait même les citoyennes et citoyens aux impacts de la dépendance à la voiture.

**Tableau 5.4 Résultats de l'analyse de faisabilité pour la mesure suivante : Consulter et sensibiliser la population**

DIMENSION	NOTE
ÉTHIQUE	0,50
ÉCOLOGIQUE	0,34
SOCIAL	0,67
ÉCONOMIQUE	0,50
CULTURELLE	0,00
GOVERNANCE	0,50



5.3.5. Créer une table de discussion entre la CMM et les MRC à son pourtour

**Résultat moyen : 0,11** – S’applique adéquatement et selon certains principes de développement durable (Tableau 5.5).

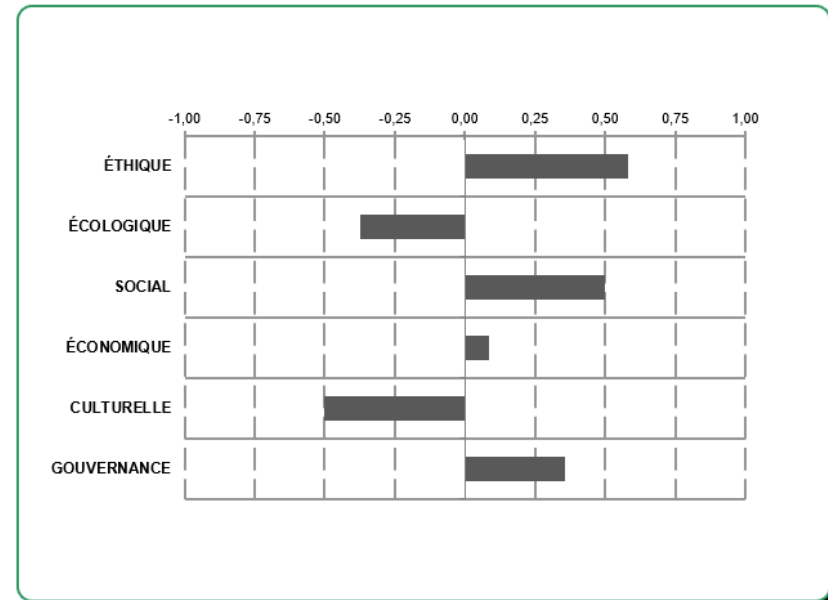
La création d’une table de discussion entre la CMM et les MRC à son pourtour afin de planifier et optimiser les infrastructures et les services publics représente une solution adéquate selon la moitié des critères de développement durable. La coopération métropolitaine s’avère essentielle « pour relever les défis de l’urbanisation mondiale dans une perspective durable » (CMM, 2022b). Une table de consultation portant sur l’optimisation des transports collectifs à l’intérieur de la région métropolitaine de Montréal est d’ailleurs déjà en réflexion (CMM, 2022b).

Le volet écologique pourrait être bonifié par la promotion et la bonification, au sein de la table de discussion, des transports collectifs et actifs intermunicipaux, et de la protection des territoires agricoles et naturels. Afin de permettre à une éventuelle table de discussion entre la CMM et les MRC de favoriser des changements dans les modes de consommation pour les rendre plus responsables sur les plans sociaux et environnementaux, la table pourrait également se pencher sur des stratégies de consolidation et de densification des noyaux villageois et des centres-villes.

Finalement, la dimension culturelle récolte un résultat négatif puisque ce type d’intervention ne permet pas la mise en valeur du patrimoine et ne favorise pas le dialogue et les activités entre les différentes cultures. Cependant, ces objectifs pourraient être atteints à plus long terme. Le partage des services et des infrastructures entre les municipalités favorise davantage les rencontres entre les résidents et ainsi un plus grand partage des cultures. De plus, le partage des infrastructures réduira les dépenses d’entretien pour chacune des municipalités participantes; des fonds qui peuvent par la suite être investis dans la mise en valeur du patrimoine bâti.

**Tableau 5.5 Résultats de l'analyse de faisabilité pour la mesure suivante : Créer une table de discussion entre la CMM et les MRC à son pourtour**

DIMENSION	NOTE
ÉTHIQUE	0,58
ÉCOLOGIQUE	-0,38
SOCIAL	0,50
ÉCONOMIQUE	0,08
CULTURELLE	-0,50
GOVERNANCE	0,36



### 5.3.6. Prioriser un développement orienté vers le piéton

**Résultat moyen : 0,10** – S’applique adéquatement et selon certains principes de développement durable (Tableau 5.6).

La mesure du développement orienté vers le piéton consiste à réfléchir l’organisation de la ville afin de permettre aux résidents de faire une majorité de leurs déplacements quotidiens à pied. Cette piste de solution a obtenu un résultat de faisabilité positif, mais plutôt faible. En effet, les dimensions éthique, culturelle et de gouvernance méritent d’être bonifiées ou d’être suivies sur le long terme.

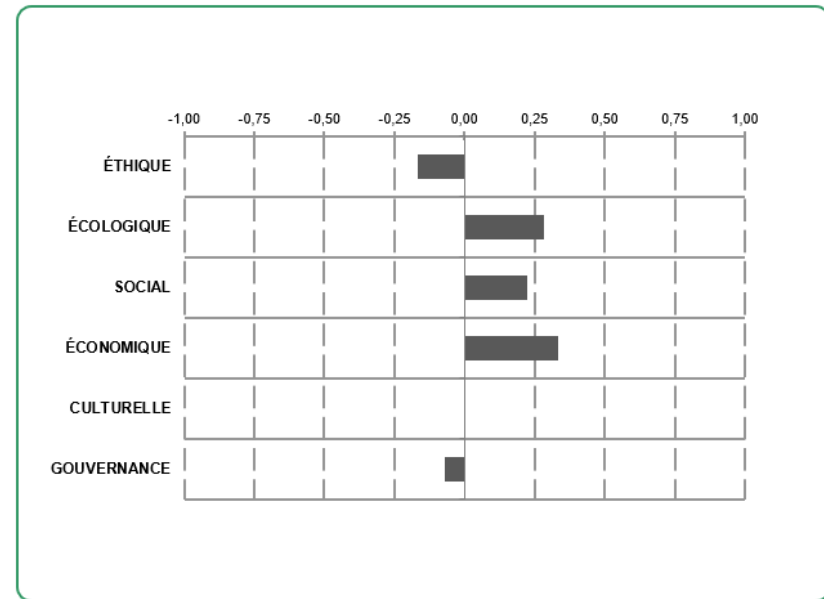
En ce qui a trait à la dimension éthique, le développement orienté vers le piéton n’a pas su favoriser l’utilisation de ressources et technologies locales. Pour ce faire, il serait envisageable pour une municipalité de combiner cette mesure à une stratégie d’accueil de commerçants locaux et de leur offrir certains incitatifs comme l’a fait la ville de Plessisville par exemple (Vivre en Ville, 2016).

Au niveau culturel, la pondération de cette mesure a diminué puisqu’elle ne met pas en valeur la transmission du patrimoine et ne favorise pas suffisamment les dialogues entre les cultures. Toutefois, ces enjeux sont de l’ordre du long terme et se verront impactés positivement au fil du temps grâce aux interactions accrues entre les piétons.

Finalement, le volet de la gouvernance a obtenu un résultat négatif puisque le développement orienté vers le piéton n’encourageait pas de facto la participation du plus grand nombre de parties prenantes au processus de décision et, de plus, ne semble pas s’intégrer facilement aux caractéristiques de la collectivité où le projet s’implante, dans ce cas-ci, la ville de Saint-Lin–Laurentides. Afin d’atteindre les objectifs de cette dimension, la ville devrait veiller à consulter l’ensemble des communautés touchées par le projet, et ce dès les étapes de réflexion.

**Tableau 5.6 Résultats de l’analyse de faisabilité pour la mesure suivante : Prioriser un développement orienté vers le piéton**

DIMENSION	NOTE
ÉTHIQUE	-0,17
ÉCOLOGIQUE	0,28
SOCIAL	0,22
ÉCONOMIQUE	0,33
CULTURELLE	0,00
GOVERNANCE	-0,07



### 5.3.7. Accorder le droit de construire

**Résultat moyen : 0,15** – S’applique adéquatement et selon certains principes de développement durable (Tableau 5.7).

L’ajout du droit de construire au règlement de zonage d’une ville ou au SAD d’une MRC signifie que celles-ci autorisent, pour un territoire donné, un modèle de constructions, selon certaines conditions et avec un certain gabarit. Par exemple, la ville de Saint-Lin–Laurentides pourrait autoriser sur tout son territoire les constructions de type duplex et triplex afin de favoriser la consolidation et la densification des quartiers déjà urbanisés. Cette mesure a obtenu un résultat de faisabilité positif, toutefois trois dimensions du développement durable doivent être suivies de plus près afin d’en assurer la viabilité.

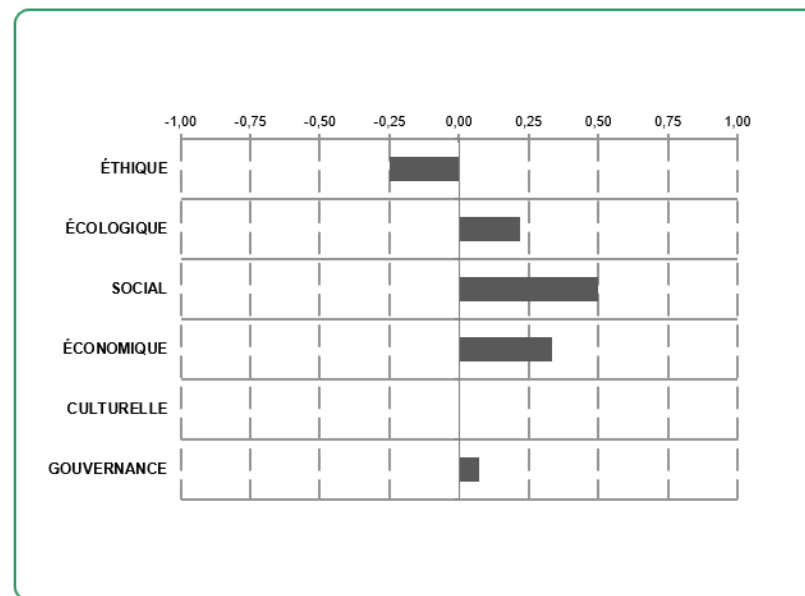
Tout d’abord, au niveau du volet éthique, cette mesure doit davantage favoriser l’engagement de la communauté et l’utilisation de ressources locales. À cet effet, il serait pertinent d’impliquer la population dès les premières étapes de réflexion et d’adopter une stratégie visant à inciter la construction de bâtiment écoénergétique, et ce à l’aide de matériaux québécois par exemple.

La dimension culturelle, notamment la valorisation et la protection du patrimoine et la création d’espaces de dialogues entre les différentes cultures, et à l’intérieur de celles-ci, consiste en des enjeux qui seront atteints sur le long terme; notamment par les interactions accrues dû à la densification des milieux de vie.

Pour terminer, le volet de la gouvernance a obtenu un résultat faible, car le droit de construire ne prévoit pas de mécanismes de reconnaissance et d’incitation à la participation du plus grand nombre d’acteurs au processus de décision. Afin de remédier à cette lacune, une ville ou une MRC devrait intégrer la participation des parties prenantes dès les premières étapes de réflexion. Cela permettrait de diminuer les oppositions au projet.

**Tableau 5.7 Résultats de l'analyse de faisabilité pour la mesure suivante : Accorder le droit de construire**

DIMENSION	NOTE
ÉTHIQUE	-0,25
ÉCOLOGIQUE	0,22
SOCIAL	0,50
ÉCONOMIQUE	0,33
CULTURELLE	0,00
GOVERNANCE	0,07



### 5.3.8. Instauration d'un Plan de protection des milieux naturels

**Résultat moyen : 0,21** – S'applique adéquatement et selon la majorité des principes de développement durable (Tableau 5.8).

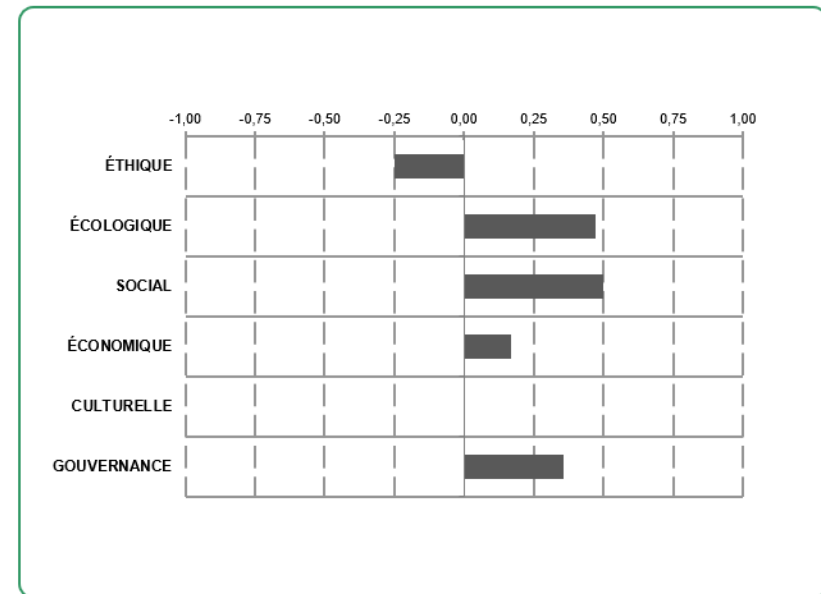
L'adoption à l'échelle provinciale d'un plan de protection des milieux naturels incluant la création d'une ceinture verte au pourtour de la CMM permettrait d'assurer la pérennité de plusieurs espaces naturels autrement menacés par l'expansion urbaine. Cette mesure a récolté un résultat moyen positif; toutefois afin d'en assurer une meilleure implantation, les dimensions éthique et culturelle méritent une attention particulière.

Le volet éthique du projet présente certaines lacunes au niveau de l'engagement communautaire et de l'utilisation des ressources et des technologies locales. À l'égard de l'engagement des différentes parties prenantes, le gouvernement québécois devrait entamer les réflexions à l'aide d'une grande conversation nationale en invitant l'ensemble des citoyennes et citoyens à partager leurs opinions. En ce qui a trait à l'utilisation de ressources et technologies locales, le gouvernement pourrait soutenir davantage les programmes de recherches universitaires et scientifiques en lien avec la protection et la mise en valeur des milieux naturels.

La dimension culturelle représente des enjeux dont il est possible d'évaluer la performance sur une période étalée dans le temps, tels que les échanges interculturels et la protection du patrimoine. Toutefois, la création d'une grande conversation nationale proposée au niveau de la dimension éthique viendrait également favoriser le dialogue entre les différentes cultures puisque l'ensemble des communautés présentes sur le territoire québécois serait invité à y participer et à y donner leurs opinions.

**Tableau 5.8 Résultats de l'analyse de faisabilité pour la mesure suivante : Instauration d'un Plan de protection des milieux naturels**

DIMENSION	NOTE
ÉTHIQUE	-0,25
ÉCOLOGIQUE	0,47
SOCIAL	0,50
ÉCONOMIQUE	0,17
CULTURELLE	0,00
GOVERNANCE	0,36





### 5.3.9. Implanter des péages autoroutiers

**Résultat moyen : -0,07** – S’applique adéquatement et selon certains principes de développement durable (Tableau 5.9).

La mesure de péage autoroutier présentée ici consiste en l’imposition d’un péage sur les autoroutes en fonction de la distance parcourue par chaque automobiliste. La Chambre de commerces du Montréal métropolitain propose d’ailleurs cette idée :

« Vous choisissez d’acheter une maison pas chère en banlieue et de faire 100 kilomètres aller-retour par jour pour le travail ? Fort bien. Mais vous devriez alors payer 10 \$ par jour de péage. En ajoutant l’essence, l’usure du véhicule et le temps perdu, il faudrait alors ajouter de 200 à 300 \$ par mois aux 1000 \$ de mensualités hypothécaires, ce qui rendrait inintéressant l’achat d’un bungalow pour la plupart. » (Vailles, 2020)

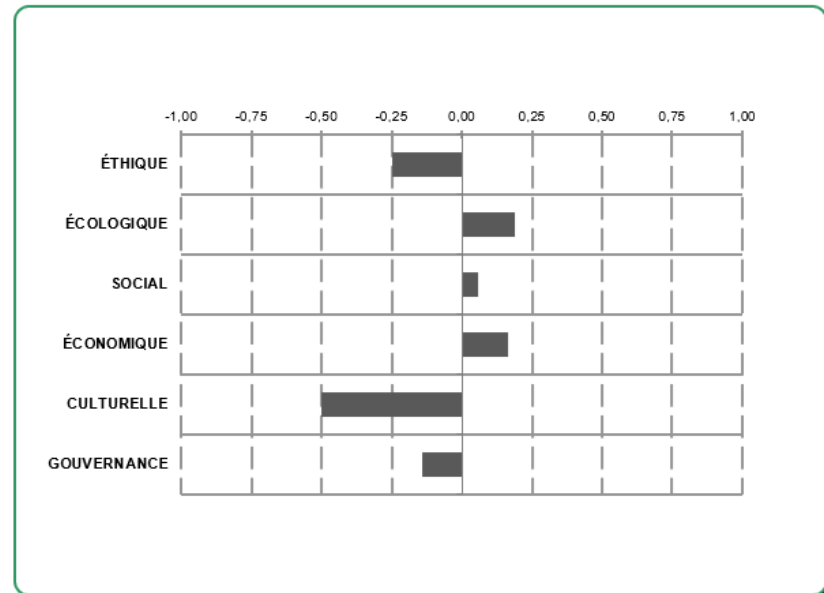
Cette mesure, quoique réaliste et viable à long terme, mérite plusieurs bonifications afin d’en faciliter l’implantation.

La dimension éthique présente un résultat négatif puisque, de facto, la mesure du péage autoroutier ne favorise pas l’engagement des différentes communautés et l’utilisation des ressources et technologies locales. Afin de bonifier ce volet, le gouvernement québécois devrait impliquer les parties prenantes dès les premières étapes de réflexion par le biais d’une grande conversation nationale. De plus, pour encourager l’utilisation de ressources locales, le projet de péages autoroutiers pourrait être combiné avec un programme de voies réservées au transport collectif, ce qui encouragerait l’embauche de personnel pour la construction de plus d’autobus québécois par exemple.

Ensuite, le volet culturel est composé uniquement d’enjeux qualifiables à long terme, notamment la mise en valeur et la protection du patrimoine, et le développement d’un environnement qui soutient les activités créatives culturelles.

**Tableau 5.9 Résultats de l’analyse de faisabilité pour la mesure suivante : Implanter des péages autoroutiers**

DIMENSION	NOTE
ÉTHIQUE	-0,25
ÉCOLOGIQUE	0,19
SOCIAL	0,06
ÉCONOMIQUE	0,17
CULTURELLE	-0,50
GOVERNANCE	-0,14



Contrairement à la majorité des mesures présentées dans cette section, la dimension sociale a obtenu un résultat particulièrement bas, ce qui mérite une attention particulière. Puisque l'instauration d'un programme de péage autoroutier vient impacter directement le portefeuille des ménages, il est primordial de réfléchir aux effets que cela peut avoir sur les ménages les plus vulnérables. En effet, certains ménages n'ont tout simplement pas les moyens financiers de s'installer près de leur milieu de travail dû à la hausse inégalée des loyers et des coûts des propriétés. Imposer à ces ménages des frais supplémentaires pour leur déplacement automobile pourrait alors aggraver leurs conditions financières. De ce fait, afin de ne pas causer de préjudices aux ménages vulnérables, le péage autoroutier devrait être variable en fonction du type de véhicules (économiques, VUS, etc.) considérant qu'un VUS ou une voiture de luxe n'est souvent pas le mode de transport privilégié par les ménages à plus faible revenu, et que ces types de véhicules sont plus énergivores. Cela viendrait alors avantager les ménages qui se dotent d'un véhicule moins polluant (Méthot, 2021).

Finalement, la dimension de la gouvernance a obtenu un résultat négatif puisque la mesure du péage autoroutier ne reconnaît pas de facto la participation du plus grand nombre d'acteurs au processus de décision et ne s'intègre pas facilement aux caractéristiques de la collectivité où elle s'implante, dans ce cas-ci, la ville de Saint-Lin–Laurentides. Au niveau de la participation du public, la piste de bonification présentée pour la dimension éthique s'avère pertinente, c'est-à-dire d'impliquer les différentes communautés dans le projet, et ce dès les premières étapes de réflexion. En ce qui a trait à l'intégration du projet dans la collectivité, l'analyse démontre qu'il y aurait possiblement de fortes oppositions à l'implantation d'un péage autoroutier considérant la culture de la voiture bien ancrée dans le quotidien de la population. Afin de réduire l'importance de cet obstacle, le gouvernement devrait mener une grande campagne de sensibilisation auprès de la population par rapport aux impacts négatifs de la dépendance automobile. Ces impacts se concrétisent tant au niveau personnel que collectif.

### 5.3.10. Pérenniser et revitaliser les cœurs de villes et villages

**Résultat moyen : 0,42** – S’applique adéquatement et selon la majorité des principes de développement durable (Tableau 5.10).

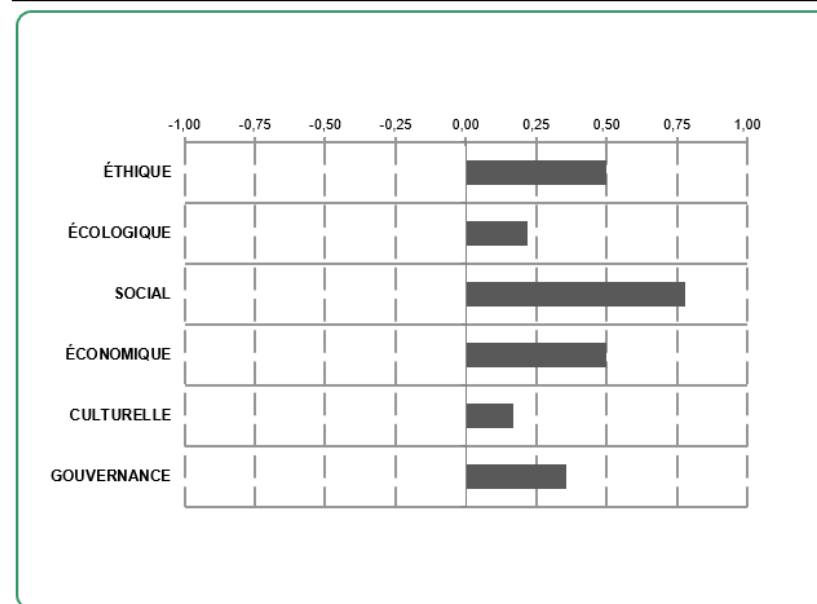
L’intervention que représente la pérennisation et la revitalisation d’un noyau villageois ou d’un centre-ville consiste à redonner à ce lieu le rôle d’espace central où l’on retrouve une foule de commerces et de services. Ce lieu central devient également une place d’échange et de discussion entre les différentes communautés. Cette piste d’intervention a récolté un résultat moyen très élevé. L’ensemble des dimensions du développement durable est atteint. Toutefois, dans l’optique d’augmenter d’autant plus la viabilité de la pérennisation et de la revitalisation d’un noyau villageois ou d’un centre-ville, les volets écologique et culturel méritent une attention particulière.

L’analyse du volet écologique démontre quelques lacunes de cette mesure par rapport à la valorisation des ressources renouvelables et l’optimisation des ressources non renouvelables. À cet effet, une stratégie de promotion et d’incitation à l’utilisation des transports actif et collectif saurait augmenter la viabilité du projet. À long terme, la revitalisation du cœur d’une ville ou d’un village favoriserait également les déplacements actifs puisque les commerces du quotidien se situent à proximité les uns des autres.

En ce qui a trait à la dimension culturelle, l’ensemble des enjeux est atteint, mais aura des retombés plutôt à long terme. Le dynamisme d’un noyau villageois ou d’un centre-ville favoriserait en effet le dialogue et la tenue d’activités culturelles.

**Tableau 5.10 Résultats de l’analyse de faisabilité pour la mesure suivante : Pérenniser et revitaliser les cœurs de villes et villages**

DIMENSION	NOTE
ÉTHIQUE	0,50
ÉCOLOGIQUE	0,22
SOCIAL	0,78
ÉCONOMIQUE	0,50
CULTURELLE	0,17
GOVERNANCE	0,36



### 5.3.11. Réformer la Loi sur l'expropriation

**Résultat moyen : 0,12** – S'applique adéquatement et selon certains principes de développement durable (Tableau 5.11).

La réforme de la Loi sur l'expropriation afin d'octroyer une plus grande flexibilité aux municipalités en la matière contribuerait directement à la conservation des milieux naturels, d'espace public ou de logements sociaux. Les villes demandent, entre autres, que le gouvernement révisé « ce qu'on appelle l'indemnisation au propriétaire. Historiquement, cette indemnisation est assez élevée et tient compte des revenus que pourrait dégager un propriétaire s'il gardait le terrain » (Ouellette-Vézina, 2022). Selon Stéphane Pineault, coordonnateur exécutif à la CMM, cette indemnisation devrait être « limitée au strict minimum, voire éliminée » (Ouellette-Vézina, 2022). La réforme de la Loi sur l'expropriation a obtenu dans l'ensemble un résultat adéquat à la suite de l'analyse de faisabilité, mais mérite une attention particulière à l'égard des dimensions éthique, culturelle et de gouvernance.

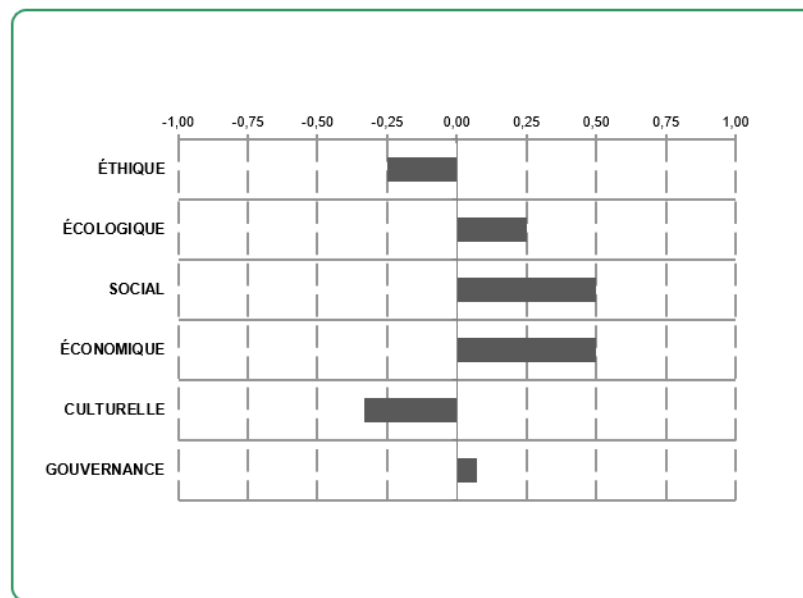
La dimension éthique a un résultat négatif, car le projet ne favorise pas l'engagement de la communauté ni l'utilisation des ressources locales. À ces égards, la piste de bonification qui semble être la plus efficace serait d'impliquer l'ensemble des parties prenantes dans les discussions afin d'obtenir un consensus autour d'une réforme la plus optimale possible.

En ce qui a trait au volet culturel, les enjeux de dialogue et de partage entre les cultures seraient atteints dans une perspective à long terme.

Pour terminer, la dimension de la gouvernance obtient un résultat faible puisque la réforme de la loi n'inclut pas de facto la participation du plus grand nombre d'acteurs au processus de décision. À cet effet, la piste de bonification proposée pour la dimension éthique serait bénéfique à celle de la gouvernance, en incluant l'ensemble des parties prenantes autour de la table de discussion.

**Tableau 5.11 Résultats de l'analyse de faisabilité pour la mesure suivante : Réformer la Loi sur l'expropriation**

DIMENSION	NOTE
ÉTHIQUE	-0,25
ÉCOLOGIQUE	0,25
SOCIAL	0,50
ÉCONOMIQUE	0,50
CULTURELLE	-0,33
GOVERNANCE	0,07



5.3.12. Réviser les OGAT et en renforcer l'application de l'orientation 10

**Résultat moyen : 0,29** – S'applique adéquatement et selon la majorité des principes de développement durable (Tableau 5.12).

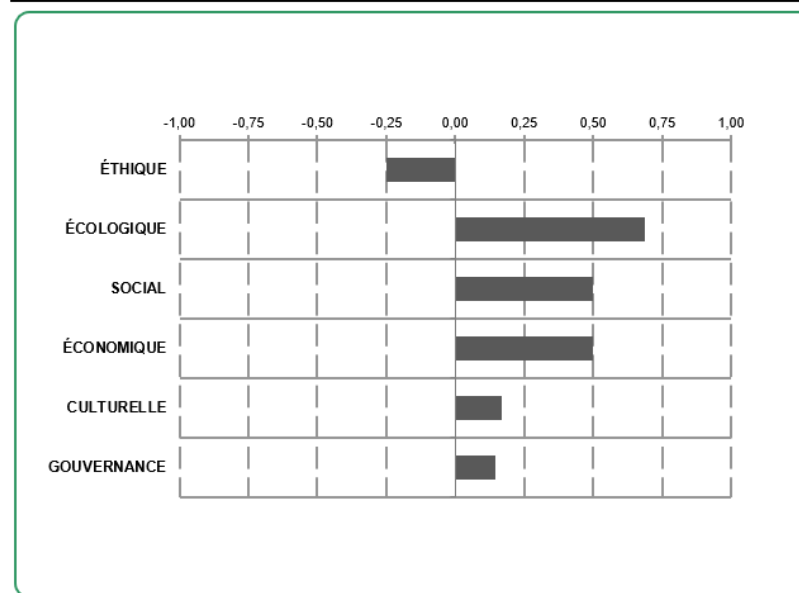
Cette mesure consiste à réviser les orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire, notamment dans l'objectif de renforcer l'application de l'orientation 10 tout en harmonisant la réglementation de la CMM et des périphéries dans l'optique de lutter contre l'étalement urbain. Outre le volet éthique et le volet de la gouvernance, cette mesure répond adéquatement à l'ensemble des dimensions du développement durable.

La dimension éthique a obtenu un résultat négatif puisque l'intervention ne favorise pas de facto l'implication des différents groupes de la communauté et l'utilisation des ressources et technologies locales. Afin de pallier ces lacunes, le gouvernement du Québec devrait assurer la tenue de consultations publiques auprès des Québécoises et Québécois. Le gouvernement pourrait également combiner cette mesure avec des stratégies de promotion des ressources et techniques locales dans les projets d'aménagement du territoire et de construction d'infrastructures. Le gouvernement se devrait également d'être exemplaire en la matière dans l'ensemble de ses projets.

Le volet de la gouvernance a obtenu un résultat plutôt faible, notamment car le processus de révision des OGAT n'implique pas nécessairement la participation du plus grand nombre d'acteurs au processus de décision. La solution proposée à cet égard s'arrime avec le volet éthique, soit de planifier des séances de consultation publique auprès des différentes parties prenantes.

**Tableau 5.12 Résultats de l'analyse de faisabilité pour la mesure suivante : Réviser les OGAT et en renforcer l'application de l'orientation 10**

DIMENSION	NOTE
ÉTHIQUE	-0,25
ÉCOLOGIQUE	0,69
SOCIAL	0,50
ÉCONOMIQUE	0,50
CULTURELLE	0,17
GOVERNANCE	0,14



### 5.3.13. Réviser le financement des transports collectifs

**Résultat moyen : 0,11** – S’applique adéquatement et selon certains principes de développement durable (Tableau 5.13).

Au Québec, la majeure partie des coûts associés au transport collectif revient aux utilisateurs. En deuxième lieu, les municipalités sont responsables d’assumer, en moyenne, 32,5 % des frais associés à la mise en place et à l’opération des transports en commun (Alliance Transit, 2011). Le gouvernement du Québec a entamé des réflexions entourant le financement du transport collectif depuis 2019, mais les résultats se font toujours attendre (Collard, 2022). Les solutions sont pourtant là : augmenter les frais d’immatriculation, créer une nouvelle taxe, etc. En 2019, la ville de Montréal a d’ailleurs « voté une résolution qui faisait passer la taxe d’immatriculation de 45 à 50 \$ sur l’île de Montréal en plus d’imposer une taxe de 50 \$ en banlieue » ; mais cela ne s’est toujours pas matérialisé (Collard, 2022).

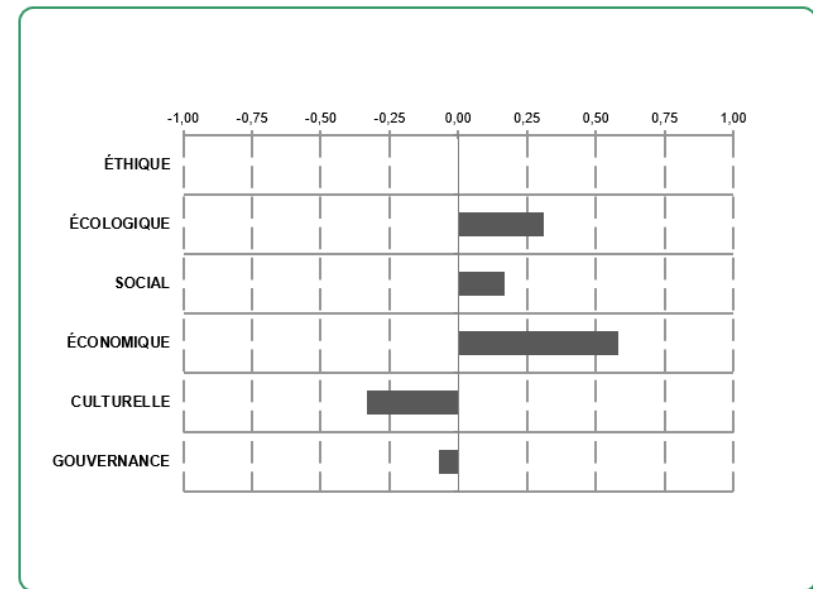
Au regard de l’analyse de faisabilité, cette mesure a obtenu un résultat positif, mais relativement faible. Les dimensions éthique, culturelle et de gouvernance méritent certaines bonifications afin que le projet soit viable.

Tout d’abord, afin de répondre positivement au volet éthique et de gouvernance, le processus de décision menant à la révision du financement des transports collectifs devrait se faire en consultation avec la communauté et l’ensemble des parties prenantes. Cela permettrait une meilleure acceptabilité sociale du projet.

Ensuite, le volet culturel a obtenu un résultat négatif, entre autres dû au manque de considération pour les dialogues interculturels et la création d’espaces d’échanges et de rencontres. Toutefois, ces enjeux sont de l’ordre du long terme et seraient donc influencés positivement par la révision du financement des transports en commun au fil du temps.

**Tableau 5.13 Résultats de l’analyse de faisabilité pour la mesure suivante : Réviser le financement des transports collectifs**

DIMENSION	NOTE
ÉTHIQUE	0,00
ÉCOLOGIQUE	0,31
SOCIAL	0,17
ÉCONOMIQUE	0,58
CULTURELLE	-0,33
GOUVERNANCE	-0,07



### 5.3.14. Réviser les sources de revenus des villes et villages

**Résultat moyen : 0,08** – S’applique adéquatement et selon certains principes de développement durable (Tableau 5.14).

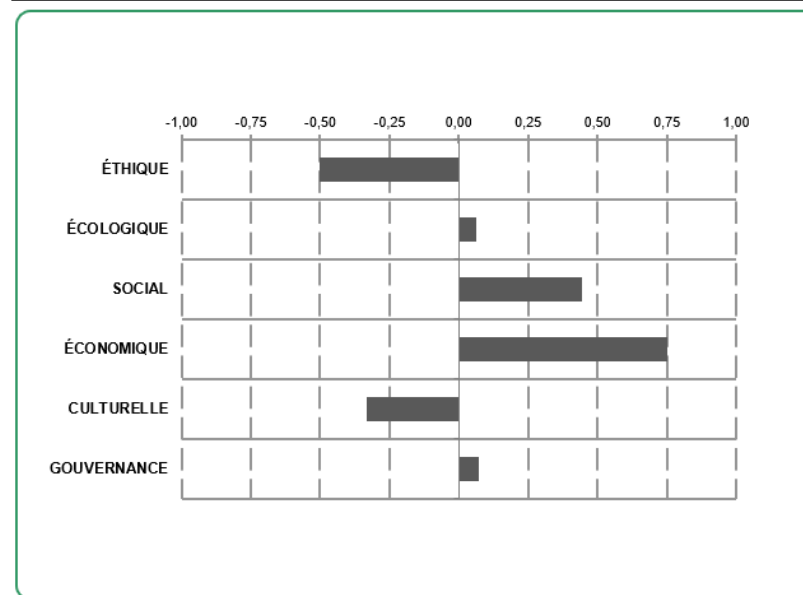
Actuellement, une part des revenus des villes et villages québécois dépend du développement immobilier, incitant les municipalités à créer de nouveaux quartiers, ce qui contribue à l’étalement du territoire. Une révision des sources de revenus des villes et des villages permettrait de réduire leur dépendance au rôle foncier. Cette mesure a obtenu un résultat moyen de faisabilité plutôt faible. En effet, quatre des six dimensions du développement durable méritent d’être retravaillées.

Les dimensions éthique et de gouvernance présentent plusieurs lacunes pouvant être traitées par la consultation des parties prenantes tout au long du processus décisionnel. Cela permettrait notamment d’accroître l’acceptabilité sociale du projet et d’en assurer la viabilité à long terme.

Ensuite, ce type d’intervention a également recueilli un faible résultat au niveau du volet écologique. Cela s’explique, entre autres, par le fait que le financement des villes et des villages ne représente pas un levier dont les objectifs premiers sont l’optimisation des ressources renouvelables et le frein à l’étalement urbain. Toutefois, sur le long terme, une révision du financement des municipalités réduirait l’étalement urbain puisque les villes et les villages n’auraient plus cet incitatif financier que représentent les taxes foncières. De plus, l’optimisation des ressources renouvelables est un objectif qui pourrait être facilement atteint par le financement des municipalités en leur permettant par exemple de devenir un joueur plus important dans le domaine de l’exploitation des énergies renouvelables tel que le propose l’Union des municipalités du Québec (Léveillé, 2022).

**Tableau 5.14 Résultats de l’analyse de faisabilité pour la mesure suivante : Réviser les sources de revenus des villes et villages**

DIMENSION	NOTE
ÉTHIQUE	-0,50
ÉCOLOGIQUE	0,06
SOCIAL	0,44
ÉCONOMIQUE	0,75
CULTURELLE	-0,33
GOVERNANCE	0,07



Pour terminer, le volet culturel a obtenu un résultat plutôt négatif puisque le financement des municipalités n'est pas un domaine où les dialogues interculturels et la création d'espaces d'échanges et de rencontres sont au premier plan. Toutefois, ces enjeux seraient influencés positivement sur le long terme.



5.3.15. Autoriser les unités d'habitation accessoires

**Résultat moyen : 0,23** – S'applique adéquatement et selon la majorité des principes de développement durable (Tableau 5.15).

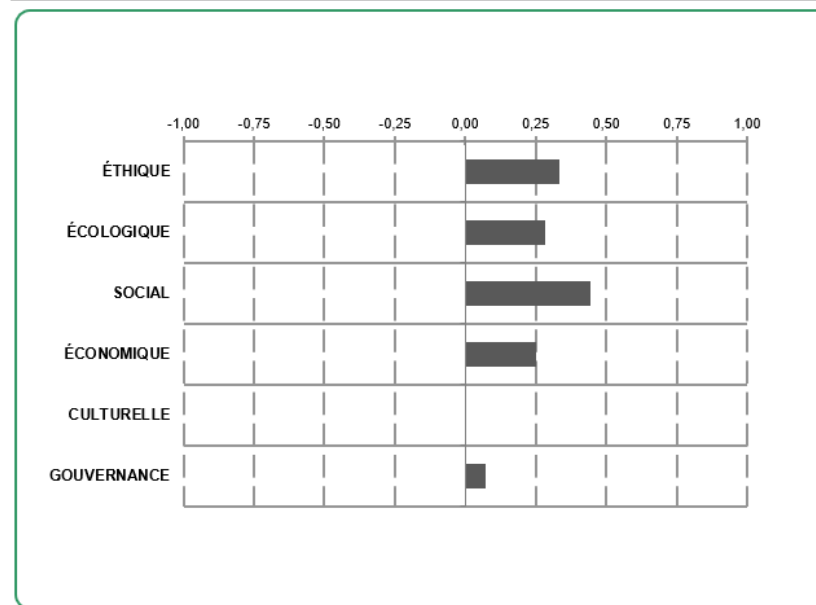
La modification du règlement de zonage pour y intégrer le droit de construire des unités d'habitation accessoires sur les lots des résidences unifamiliales et bi-familiales représente un moyen efficace pour accroître la densité urbaine sans trop perturber les habitudes des citoyennes et citoyens. Cette intervention a d'ailleurs obtenu un résultat moyen positif malgré les volets culturel et de gouvernance qui laissent place à une certaine bonification.

Le volet culturel a obtenu un résultat nul, mais les enjeux auxquels il est associé évoluent sur le long terme, ce qui ne permet pas d'en juger l'efficacité immédiatement. En effet, la densification douce engendrée par l'autorisation d'UHA est un élément de soutien à la création de lieux d'échanges et d'événement culturels; mais cela pourrait s'observer seulement après quelques années de mise en place alors que le taux d'occupation du territoire favorisera les connexions interpersonnelles.

Ensuite, la dimension de gouvernance présente certaines lacunes liées au manque de participation des parties prenantes et au fait que ce type de projet ne s'intégrerait pas facilement aux caractéristiques de la communauté où il s'implante. D'un côté, la participation des parties prenantes pourrait être bonifiée par la consultation, dès les premières étapes de réflexion, de la population afin d'intégrer au projet, lorsque possible, les inquiétudes et les intérêts des communautés concernées. D'un autre côté, le projet connaîtrait possiblement certains freins au cours de son implantation dû à la réalité du milieu où il s'implante, à savoir, la ville de Saint-Lin–Laurentides. Puisque l'intégration d'UHA vient en quelque sorte modifier le paysage d'une ville, certains résidents pourraient en être

**Tableau 5.15 Résultats de l'analyse de faisabilité pour la mesure suivante : Autoriser les unités d'habitation accessoires**

DIMENSION	NOTE
ÉTHIQUE	0,33
ÉCOLOGIQUE	0,28
SOCIAL	0,44
ÉCONOMIQUE	0,25
CULTURELLE	0,00
GOVERNANCE	0,07



choqués. La solution réside possiblement par la sensibilisation citoyenne face à la densification douce et à la démonstration des bienfaits que cela occasionne. En effet, les UHA présentent des bénéfices tant pour l'environnement que pour le portefeuille collectif et individuel.

5.3.16. Prioriser un développement propice à l'utilisation du vélo

**Résultat moyen : 0,09** – S'applique adéquatement et selon certains principes de développement durable (Tableau 5.16).

Les mesures incitatives à l'utilisation du vélo comme moyen de transport au quotidien sont des initiatives à la fois bénéfiques pour l'environnement, mais également pour le bien-être des personnes. Cette intervention a récolté un résultat moyen positif, mais les dimensions éthique, économique et culturelle devraient être bonifiées.

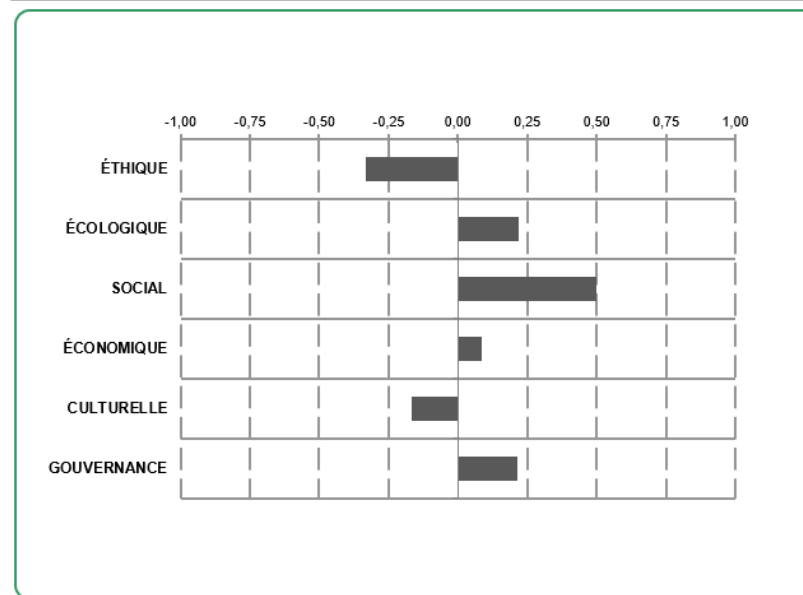
D'abord, la dimension éthique pourrait être bonifiée par la consultation de la communauté tout au long du processus de décision et de mise en place du projet. Aussi, afin de favoriser l'utilisation de ressources locales, une municipalité pourrait combiner cette mesure à une stratégie d'accueil des commerçants locaux, telle que l'a proposée la ville de Plessisville afin d'encourager l'achat local (Vivre en Ville, 2016).

Ensuite, la dimension économique présente certaines lacunes en ce qui a trait à la viabilité financière du projet. En effet, à court terme les incitatifs à l'utilisation du vélo n'apparaissent pas comme étant une mesure nécessairement rentable pour une municipalité. Toutefois, à long terme, le fait qu'il y ait plus de personnes sur les pistes cyclables signifierait de plus courtes distances parcourues et un achalandage accru des commerces locaux de proximité. Ainsi, cette mesure s'avère profitable pour l'économie d'un quartier ou d'une ville en considérant une planification à plus long terme. Éventuellement ce nouvel achalandage soutiendrait la vitalité du centre-ville ou du noyau villageois.

Finalement, le volet culturel est de l'ordre du long terme. Au fil du temps, les incitatives à l'utilisation du vélo soutiendraient la création d'environnements propices à la tenue d'événement culturels et de lieux d'échanges interculturels spontanés.

**Tableau 5.16 Résultats de l'analyse de faisabilité pour la mesure suivante : Prioriser un développement propice à l'utilisation du vélo**

DIMENSION	NOTE
ÉTHIQUE	-0,33
ÉCOLOGIQUE	0,22
SOCIAL	0,50
ÉCONOMIQUE	0,08
CULTURELLE	-0,17
GOUVERNANCE	0,21



5.3.17. Se doter d'un objectif zéro artificialisation nette

**Résultat moyen : 0,11** – S'applique adéquatement et selon certains principes de développement durable (Tableau 5.17).

L'objectif zéro artificialisation nette (ZAN), tel que présenté par la France, signifie que le taux d'artificialisation du sol cesse de varier et demeure stable. De ce fait, si de nouveaux territoires sont artificialisés, d'autres devront être renaturalisés. Cette mesure obtient un résultat positif à l'analyse de faisabilité; toutefois les dimensions éthique, culturelle et de gouvernance doivent être révisées.

Tout d'abord, le volet éthique présente ici un résultat négatif puisque l'objectif ZAN ne veille pas de facto à impliquer la communauté au processus de décision et ne favorise pas nécessairement l'utilisation de ressources et de technologies locales. Pour veiller à répondre à ces lacunes, le gouvernement devrait impliquer les différents groupes de la communauté dès les premières étapes de réflexion. De plus, le gouvernement pourrait parallèlement mettre en place un programme de subvention pour l'achat de matériaux locaux ou pour l'alimentation énergétique auprès d'énergies renouvelables lors de la construction d'une maison par exemple.

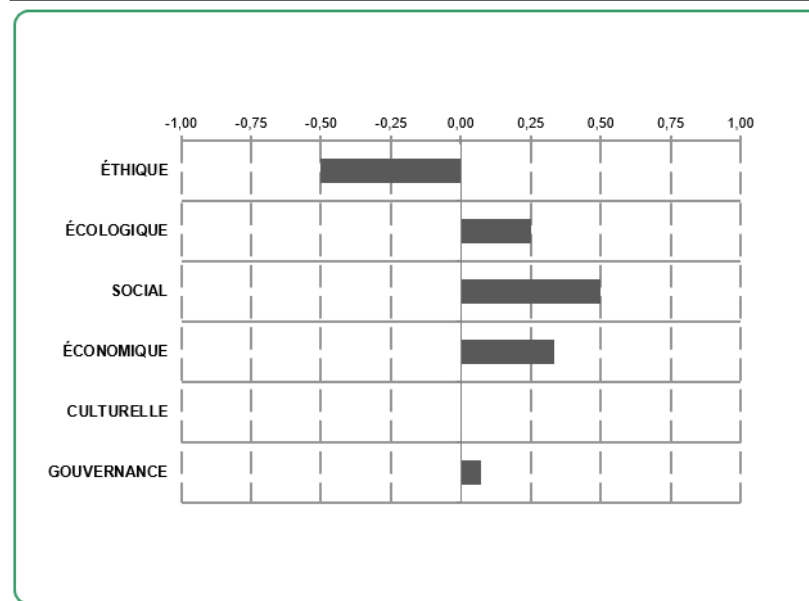
De surcroît, la dimension culturelle a obtenu un résultat nul, parce que les enjeux qu'elle couvre sont de l'ordre du long terme. En effet, l'objectif ZAN soutiendrait au fil du temps la consolidation et la densification des milieux

déjà construits puisque l'option de développement la plus prisée sera la construction de la ville sur elle-même. Cela contribuerait à la création d'espaces et d'environnements propices aux rencontres et échanges interculturels ainsi qu'aux événements culturels.

Pour terminer, les pistes de bonifications du volet de la gouvernance s'alignent avec celles du volet éthique, c'est-à-dire d'encourager davantage la participation de la population.

**Tableau 5.17 Résultats de l'analyse de faisabilité de la mesure suivante : Se doter d'un objectif zéro artificialisation nette**

DIMENSION	NOTE
ÉTHIQUE	-0,50
ÉCOLOGIQUE	0,25
SOCIAL	0,50
ÉCONOMIQUE	0,33
CULTURELLE	0,00
GOVERNANCE	0,07



## 6. RECOMMANDATIONS

Compte tenu de l'historique de l'étalement suburbain au pourtour de la Communauté métropolitaine de Montréal, des facteurs qui ont propulsé le phénomène, des pouvoirs dont dispose chacune des parties prenantes, des meilleures approches de lutte contre l'étalement urbain à l'international et au Québec, et de l'évaluation de la faisabilité des pistes d'intervention selon les principes du développement durable; certaines recommandations peuvent être proposées. Ces recommandations sont respectivement dirigées au gouvernement du Québec, à la Communauté métropolitaine de Montréal, à la municipalité régionale de comté de Montcalm et à la ville de Saint-Lin–Laurentides. Pour chacun des acteurs, les recommandations sont classées selon la plus facile d'implantation et la plus efficace à la plus difficile d'implantation et celle qui a le moins d'impact face à la lutte contre l'étalement suburbain. Ce classement est basé sur les résultats moyens obtenus pour chacune des pistes d'intervention lors des analyses de la section précédente.

### 6.1. Recommandations dirigées au gouvernement du Québec

Pour le gouvernement du Québec, huit recommandations se sont révélées particulièrement intéressantes pour freiner l'étalement urbain au pourtour de la CMM, mais également pour l'ensemble de la province.

#### 6.1.1.Recommandation 1

Que les décisions en aménagement du territoire soient réfléchies en concertation avec les investissements et les projets en transports. Cela permettrait une plus grande collaboration entre le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation et celui des Transports. Cette collaboration serait favorable à un aménagement du territoire orienté vers les grands axes de transport structurant.

#### 6.1.2.Recommandation 2

Que le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation renforce l'application de l'orientation 10 des orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire, et ce de manière transversale afin que tous les ministères y soient assujettis lorsqu'il est question d'aménagement du territoire. L'orientation 10 consiste à favoriser une consolidation urbaine à proximité des pôles de services et d'équipements principaux. Assujettir l'ensemble des ministères à une orientation semblable soumettrait leurs décisions, qui ont un impact sur l'aménagement du territoire (ex : construction d'un hôpital), à une réflexion en ce qui a trait à la localisation et à l'implantation optimale de leurs projets.

*Note : La vision stratégique de la Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire indique la volonté d'appliquer les objectifs et orientations d'aménagement du territoire de manière plus transversale afin que tous les ministères y soient assujettis lorsqu'ils participent à l'aménagement du territoire.*

*Piste de réflexion : Profiter de cette recommandation pour réviser l'ensemble des orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire, et planter un mécanisme de reddition de compte plus rigoureux tel que proposé par la vision stratégique de la PNAAT.*

### 6.1.3.Recommandation 3

Que le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation encadre la création d'une zone naturelle permanente au pourtour de la Communauté métropolitaine de Montréal. En ayant une ceinture verte d'envergure au pourtour de la CMM, cela créerait une certaine limite à l'étalement urbain et fournirait à la communauté un espace vert de récréation permanent.

*Piste de réflexion : Le rôle du maintien et de la protection de la zone naturelle permanente pourrait relever de la CPTAQ qui deviendrait alors la Commission de protection du territoire agricole et naturel du Québec (CPTANQ).*

### 6.1.4.Recommandation 4

Que le gouvernement du Québec révise la Loi sur l'expropriation afin de permettre aux municipalités d'acheter des terrains selon la valeur marchande et non la valeur potentielle. Cela permettra notamment de faciliter les processus de constructions de services publics tels que des écoles et des parcs, mais également la construction de logements sociaux et abordables; et ce aux endroits les plus convoités et les plus durables, soit à proximité des cœurs de villes et villages.

### 6.1.5.Recommandation 5

Que le gouvernement du Québec révise les modalités de financement du transport collectif afin que celui-ci ne repose pas majoritairement sur les finances des municipalités. Actuellement, le réseau de transport supérieur est complètement financé par l'État, ce qui incite les municipalités à en faire la colonne vertébrale de leur développement. À l'opposé, comme le transport collectif est en partie financé par les municipalités, cela décourage la mise en place de réseau de transport collectif structurant.

*Piste de réflexion : Afin d'accroître les revenus des transports en commun, le coût des permis de conduire pourrait être variable en fonction du lieu de résidence.*

### 6.1.6.Recommandation 6

Que le gouvernement du Québec ajoute à son Plan pour une économie verte un objectif de zéro artificialisation nette 2030. Cet objectif permettrait de ralentir la perte de biodiversité et de milieu naturel au détriment du développement urbain.

*Note : L'objectif zéro artificialisation nette signifie que le taux net d'artificialisation du sol reste stable. Donc si de nouvelles terres sont artificialisées, d'autres doivent être renaturalisées.*

### 6.1.7.Recommandation 7

Que le gouvernement du Québec révise la Loi sur la fiscalité municipale afin de réduire la dépendance des municipalités aux revenus fonciers. Actuellement, comme les finances des villes reposent en partie sur les revenus tirés des impôts fonciers, le développement résidentiel de grande échelle représente l'une des avenues les plus optimales pour renflouer les coffres de la ville.

*Piste de réflexion 1 : Cette révision pourrait également inclure un mécanisme permettant de réduire le coût foncier des terres agricoles.*

*Piste de réflexion 2 : Les revenus fonciers municipaux pourraient se diversifier, soit par la production d'énergies renouvelables par les municipalités ou par un transfert d'une plus grande part de la taxe de vente du Québec (TVQ) par exemple (Chapdelaine de Montvalon, 2022; Léveillé, 2022).*

#### 6.1.8.Recommandation 8

Que le gouvernement du Québec étudie la possibilité d'exiger un système de péages sur certaines voies autoroutières en fonction des distances parcourues. L'instauration d'un bonus-malus, qu'il soit sous forme de péage autoroutier ou de frais supplémentaire sur les immatriculations, inciterait la population à réévaluer ses déplacements quotidiens.

### **6.2. Recommandations dirigées à la communauté métropolitaine de Montréal**

Deux recommandations se sont révélées pertinentes à adresser à la Communauté métropolitaine de Montréal dans l'optique de freiner l'étalement suburbain dans son pourtour.

#### 6.2.1.Recommandation 9

Que la Communauté métropolitaine de Montréal fixe dans son Plan métropolitain d'aménagement et de développement une cible d'accueil de 90 % de la croissance démographique sous forme de consolidation, dont la majeure partie devra se faire dans les corridors desservis par les réseaux structurants de transport collectif (Pagé-Plouffe et al., 2021). Cet objectif favoriserait la densification et la consolidation au détriment de l'étalement urbain.

#### 6.2.2.Recommandation 10

Que la Communauté métropolitaine de Montréal, soutenue par le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, crée une table de discussion avec les municipalités à son pourtour afin de coordonner efficacement un partage des ressources, des services et des équipements. Cela permettrait une utilisation optimale du sol, mais également des ressources financières et humaines des municipalités.

### **6.3. Recommandations dirigées à la municipalité régionale de comté de Montcalm**

À l'échelle de la municipalité régionale de comté de Montcalm, trois recommandations se démarquent dans le but de s'attaquer à l'étalement suburbain.

#### 6.3.1.Recommandation 11

Que la municipalité régionale de comté de Montcalm fixe dans son Schéma d'aménagement et de développement une cible d'accueil de 90 % de la croissance démographique sous forme de consolidation, dont la majeure partie devra se faire dans les corridors desservis par les réseaux structurants de transport collectif (Pagé-Plouffe et al., 2021). Cet objectif favoriserait la densification et la revitalisation de la MRC au détriment de l'étalement urbain.

#### 6.3.2.Recommandation 12

Que la municipalité régionale de comté de Montcalm coordonne un partage efficace des équipements, ressources, infrastructures et services entre les municipalités qui la composent. Cela favoriserait une

utilisation optimale du territoire et des ressources financières des municipalités qui peuvent s'avérer restreintes.

#### 6.3.3. Recommandation 13

Que la municipalité régionale de comté de Montcalm autorise, dans son Schéma d'aménagement et de développement, le droit de construire des duplex à l'intérieur des périmètres d'urbanisation, selon certaines conditions. Cela permettrait aux promoteurs de construire des habitations à faible densité sans contraintes réglementaires, favorisant ainsi la densification et la consolidation des noyaux urbains.

### **6.4. Recommandations dirigées à la ville Saint-Lin- Laurentides**

Au palier local, la ville de Saint-Lin–Laurentides se voit attribuer cinq recommandations ayant pour objectif de lutter contre l'étalement suburbain.

#### 6.4.1.Recommandation 14

Que la ville de Saint-Lin–Laurentides se dote d'une politique de consultation et de sensibilisation citoyenne s'appliquant aux modifications et aux nouveaux projets d'ensemble. Cela permettra de réduire les oppositions à des projets de densification par exemple.

#### 6.4.2.Recommandation 15

Que la ville de Saint-Lin–Laurentides se dote d'une politique de consolidation des milieux déjà urbanisés ayant comme objectif la mixité des quartiers et une offre abondante de logements abordables de qualité. Cette mesure viendrait soutenir la densification au détriment de l'étalement urbain et de la dépendance automobile.

*Note : Cette mesure est également connue sous la forme de la reconstruction de la ville sur elle-même.*

#### 6.4.3. Recommandation 16

Que la ville de Saint-Lin–Laurentides autorise, par son règlement de zonage, les unités d'habitation accessoires pour l'ensemble des résidences unifamiliales et bi-familiales sous conditions. Cela permettrait de densifier la ville de manière douce en optimisant l'utilisation du sol. De surcroît, cette mesure favoriserait la cohabitation intergénérationnelle et une diminution des frais liés aux taxes municipales et à l'entretien d'un terrain.

#### 6.4.4. Recommandation 17

Que la ville de Saint-Lin–Laurentides se dote d'une stratégie d'implantation et de promotion des transports collectifs et actifs afin d'étudier quelles sont les priorités en la matière et quels sont les moyens les plus optimaux d'encourager un cocktail de transport.

*Note : Le cocktail de transport consiste en la combinaison de divers modes de transports actifs et collectifs afin de se déplacer au quotidien.*



#### 6.4.5. Recommandation 18

Que la ville de Saint-Lin–Laurentides offre des déductions de taxes municipales pour les résidents qui travaillent dans la municipalité régionale de comté de Montcalm. Cette intervention fiscale inciterait les ménages qui travaillent dans la région à s’y installer, réduisant ainsi leur temps de navettage et leurs émissions de GES liées au transport.

## CONCLUSION

En conclusion, la mise en contexte détaillée de cet essai démontre la complexité du phénomène de l'étalement suburbain dans la grande région montréalaise dû à la variété des parties prenantes impliquées, mais également dû aux nombreux enjeux sociaux, économiques, démographiques, financiers, territoriaux et culturels qui soutiennent l'étalement suburbain. Ce phénomène complexe requiert donc des solutions diverses, tant à l'échelle locale que provinciale, et ce au niveau individuel et collectif. Selon leurs pouvoirs et outils respectifs, l'État, les communautés métropolitaines, les municipalités régionales de comtés ainsi que les municipalités disposent de moyens pour freiner l'étalement suburbain. Certains de ces moyens sont déjà mis en place, mais pourraient être optimisés, alors que d'autres ne sont tout simplement pas encore explorés au Québec.

En définitive, 18 recommandations sont issues des recherches et des analyses effectuées dans le cadre de cet essai. Selon leurs résultats obtenus à l'analyse de faisabilité selon des critères de développement durable, chaque palier gouvernemental lié à l'aménagement du territoire québécois dispose d'une recommandation phare. Au niveau provincial (1) que le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation et le ministère des Transports collaborent de manière plus étroite et fréquente afin de réfléchir le transport de pair avec l'aménagement du territoire. Au niveau régional (2) que la Communauté métropolitaine de Montréal et la municipalité régionale de comté de Montcalm fixent respectivement dans leurs Plan métropolitain d'aménagement et de développement, et Schéma d'aménagement et de développement une cible d'accueil de 90 % de la croissance démographique sous forme de consolidation, dont la majeure partie devra se faire dans les corridors desservis par les réseaux structurants de transport collectif. Enfin au niveau local (3) que la ville de Saint-Lin–Laurentides se dote d'une politique de consultation et de sensibilisation citoyenne s'appliquant aux modifications et aux nouveaux projets d'ensemble.

Ce n'est que par la collaboration entre les différentes parties prenantes, incluant les citoyennes et citoyens, que le Québec parviendra à freiner l'étalement suburbain au pourtour de la Communauté métropolitaine de Montréal. Les résultats issus des analyses de faisabilité de cet essai démontrent d'ailleurs l'importance capitale de sensibiliser et renseigner la population quant aux impacts de l'étalement urbain. Une meilleure compréhension du phénomène faciliterait assurément l'implantation de plusieurs projets qui en vise la lutte.

Cet essai a été réalisé dans le plus grand souci de la qualité des renseignements, du détail et de la précision de l'information. Malgré les différents mécanismes de collecte d'information et d'assurance qualité, les contraintes temporelles, logistiques, ainsi que de subjectivité critique ont imposé certaines limites à la démarche de recherche.

D'abord, les quelques mois disponibles pour la production de cet essai requéraient rigueur et concision dans la recherche. Ayant une fenêtre de temps plutôt restreinte certaines démarches, quoique

pertinentes, ont dû être écartées du processus. Cela inclut par exemple des séances d'observation sur le terrain et la réalisation d'entrevues auprès de citoyennes et citoyens. Ces étapes auraient permis d'obtenir des informations de qualité et appliquée aux réalités locales.

De surcroît, cet essai vise l'échelle d'intervention que sont les municipalités au pourtour de la Communauté métropolitaine de Montréal considérant que le territoire de la CMM est déjà assujéti à plusieurs mesures visant à limiter l'étalement urbain. Cependant, au cours des recherches ainsi que des entrevues, il a été possible de constater que ce territoire était beaucoup trop étendu pour une recherche universitaire de quelques mois. Le temps fut donc une contrainte importante, notamment en ce qui a trait à la recherche de solutions issues de l'international pour lutter contre l'étalement urbain. Cette portion de la recherche a toutefois dû être limitée à 40 heures seulement.

Finalement, dans l'optique d'implanter concrètement les recommandations proposées dans cet essai, de futures recherches pourraient s'attarder à chacune d'entre elles en partenariat avec l'acteur concerné, soit la ville de Saint-Lin–Laurentides, la MRC de Montcalm, la CMM ou bien le gouvernement du Québec. Par ailleurs, les solutions proposées dans cet essai sont connues et ont su faire leurs preuves à l'international. Toutefois, les particularités des communautés québécoises nécessitent certains ajustements afin de les adapter. Aussi, des recherches plus approfondies permettraient d'identifier les meilleures pistes de solutions pour agir face aux critères ayant obtenu de plus faibles résultats à l'analyse de faisabilité pour chacune des recommandations proposées. De plus, une consultation étroite auprès des parties prenantes permettrait d'assurer une mise en œuvre efficace, juste et adaptée.

Il serait également intéressant de compléter les recherches effectuées dans le cadre de cet essai avec des entrevues auprès de communautés autochtones et de professionnels issus de différentes régions du monde. En effet, les entrevues réalisées dans ce cadre-ci rejoignent seulement des intervenants issus de la grande région de Montréal et de Québec. Quoique fortement pertinentes, l'homogénéité des connaissances et des opinions des milieux urbains québécois excluent certaines informations pouvant être obtenues auprès de communautés des Premières Nations ou des Inuits du Québec. Les connaissances en matière d'aménagement du territoire en Asie, au Moyen-Orient et en Afrique ne ressortaient également pas, ou très peu, des recherches effectuées dans le cadre de cet essai.

## RÉFÉRENCES

- Academic. (2022). *District régional du Grand Vancouver*. <https://fr-academic.com/dic.nsf/frwiki/524660>
- Addenda modifiant les orientations gouvernementales en matière d'aménagement pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal en vue de l'élaboration d'un plan métropolitain d'aménagement et de développement, 73 (2011). chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclclefindmkaj/https://www.mamh.gouv.qc.ca/fileadmin/publication/s/amenagement\_territoire/orientations\_gouvernementales/addenda\_CMM.pdf
- Agence QMI. (2021, décembre 14). Le projet d'habitations Square Candiac relancé. *TVA Nouvelles*. <https://www.tvanouvelles.ca/2021/12/14/le-projet-dhabitations-square-candiac-relance-1>
- Alliance Transit. (2011). *Artères bloquées* [Rapport d'analyse]. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclclefindmkaj/http://www.transitquebec.org/wp-content/uploads/2011/08/Art%C3%A8res-bloqu%C3%A9es-TRANSIT-Ao%C3%BBt-2011.pdf
- Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM). (2018). *Enquête origine-destination 2018 : Faits saillants de l'état de la mobilité des personnes dans la région métropolitaine de Montréal*. (p. 28). chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclclefindmkaj/https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2020/01/CA\_Faits-saillants\_EOD\_COMPLET\_WEB\_14012020\_R002.pdf
- Beaudet, G. (2021). *Banlieue, dites-vous ? La suburbanisation dans la région métropolitaine de Montréal*. Presses de l'Université Laval.
- BedZED. (2002). *BedZED Présentation détaillée*. <https://ecoquartier.ch/wp-content/uploads/2016/05/BedZED-PresentationDetaillee-1.pdf>
- Bourque, A., Robin, J., Harvey, H., Bennicelli, C., Babinsky, P., Lajeunesse, P., Barrette, N., Maynard, K., Boucher, C., Peate, S., Chahine, G., P. Perras, C., Châteauvert, P., Reeves, F., Gachon, P., Sabourin, J.-F., Gariépy, S., Verville, A., & Van Neste, S. L. (2019). *Aménagement du territoire et adaptation* (Remis dans le cadre des travaux d'élaboration du Plan d'électrification et de changements climatiques 2020-2030, p. 132).
- Brossault, B. (2022, mai 23). Comment faire une étude de faisabilité en gestion de projet ? *HubSpot*. <https://blog.hubspot.fr/marketing/etude-de-faisabilite>
- Bussière, Y. (1993). Conséquences des politiques de transport : L'étalement urbain. *En Bref, Hiver*(4(2)), 17-19.
- Bussière, Y., & Dallaire, Y. (1994). Étalement urbain et motorisation : Où se situe Montréal par rapport à d'autres agglomération? *Cahiers de géographie du Québec*, 38(105), 327-343. <https://doi.org/10.7202/022453ar>
- California YIMBY. (2021, décembre 22). New Zealand Goes Full "YIMBY" With Nationwide Upzoning [Blog]. *California YIMBY*. <https://cayimby.org/new-zealand-goes-full-yimby-with-nationwide-up-zoning/>
- Cardinal, F. (2020, janvier 10). La banlieue de la banlieue. *La Presse*. <https://www.lapresse.ca/debats/editoriaux/2020-01-10/la-banlieue-de-la-banlieue>
- Centre national de ressources textuelles et lexicales. (2012). *Urbain*. <https://www.cnrtl.fr/etymologie/urbain>
- Chapdelaine de Montvalon, P. (2022, mai 21). Le président de l'UMQ en tournée en vue des élections d'octobre. *Radio-Canada*. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1885270/union-municipalite-quebec-elections-provinciale-caq-daniel-cote>

- Charlot-Valdieu, C., & Outrequin, P. (2009, février 10). *Concevoir un écoquartier : L'exemple d'Augustenborg*. Le Moniteur. <https://www.lemoniteur.fr/article/concevoir-un-ecoquartier-l-exemple-d-augustenborg.1902104>
- City-USA.net. (2022). *Jefferson*. United States City. <http://fr.city-usa.net/state-iowa-city-jefferson.html>
- Collard, N. (2022, février 4). Investir dans le transport collectif... Pour vrai. *La Presse*. [https://plus.lapresse.ca/screens/0bd89dee-63fd-4e3d-908a-557f150f1e49\\_\\_7C\\_\\_0.html](https://plus.lapresse.ca/screens/0bd89dee-63fd-4e3d-908a-557f150f1e49__7C__0.html)
- Collin, J.-P., & Mongeau, J. (1992). Quelques aspects démographiques de l'étalement urbain à Montréal de 1971 à 1991 et leurs implications pour la gestion de l'agglomération. *Cahiers québécois de démographie*, 21(2), 5-30. <https://doi.org/10.7202/010119ar>
- Colpron, S. (2022, mai 10). Le maire qui a stoppé le développement. *La Presse*. <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2022-05-10/saint-lin-laurentides/le-maire-qui-a-stoppe-le-developpement.php>
- Commission provinciale d'urbanisme. (1968). *Rapport La Haye*. Gouvernement du Québec.
- Communauté métropolitaine de Montréal. (2012). *Plan métropolitain d'aménagement et de développement : Un grand Montréal attractif, compétitif et durable*.
- Communauté métropolitaine de Montréal. (2020). *Statu quo pour les limites du territoire et proposition d'ententes pluriannuelles pour le transport collectif* (p. 26). Communauté métropolitaine de Montréal.
- Communauté métropolitaine de Montréal. (2021a). *Document de présentation 2021-2022*. [https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2021/12/PresentationCMM\\_20212022.pdf](https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2021/12/PresentationCMM_20212022.pdf)
- Communauté métropolitaine de Montréal. (2021b). *Mémoire de la Communauté métropolitaine de Montréal sur le document de consultation « vers une stratégie nationale d'urbanisme et d'aménagement des territoires »* (p. 33) [Mémoire]. Communauté métropolitaine de Montréal. chrome-extension://efaidnbmninnibpcajpcgclefindmkaj/viewer.html?pdfurl=https%3A%2F%2Fcmm.qc.ca%2Fwp-content%2Fuploads%2F2021%2F09%2F20210831\_DI\_SNUAT\_Memoire\_Final.pdf&clen=3025129&chunk=true
- Communauté métropolitaine de Montréal. (2022a). *À propos*. <https://cmm.qc.ca/a-propos/>
- Communauté métropolitaine de Montréal. (2022b). *Étalement urbain*. <https://cmm.qc.ca/grands-enjeux/etalement-urbain/>
- Communauté métropolitaine de Montréal. (2022c, mars 8). *Urbanisation et densification dans le Grand Montréal : Données complémentaires de la CMM*. <https://mailchi.mp/6cfaa84da475/info-cmm-15-juin-18576947>
- Conseil régional de l'environnement de Montréal. (2021). *10 ans du PMAD : la densification porte-t-elle ses fruits?* <https://cremtl.org/publication/editoriaux/2021/10-ans-pmad-densification-porte-t-elle-ses-fruits>
- Cooke, H. (2021a, octobre 19). Labour and National's plan to increase housing density by cutting regulation and sticking it to NIMBYs. *Stuff*. <https://www.stuff.co.nz/national/explained/300433946/labour-and-nationals-plan-to-increase-housing-density-by-cutting-regulation-and-sticking-it-to-nimbys>

- Cooke, H. (2021b, décembre 7). Bipartisan housing deal : Weakening of « townhouse bill » estimated to only cost 1690 Auckland homes. *Stuff*.  
<https://www.stuff.co.nz/national/politics/300472632/bipartisan-housing-deal-weakening-of-townhouse-bill-estimated-to-only-cost-1690-auckland-homes?rm=a>
- Cooke, H. (2021c, décembre 14). Sweeping townhouse bill passes into law with support of Labour and National, will force councils to allow more homes. *Stuff*.  
<https://www.stuff.co.nz/national/politics/300478047/sweeping-townhouse-bill-passes-into-law-with-support-of-labour-and-national-will-force-councils-to-allow-more-homes>
- Corriveau, J. (2020, janvier 7). L'étalement urbain se poursuit dans la grande région de Montréal. *Le Devoir*. <https://www.ledevoir.com/politique/montreal/570293/cmm-l-etalement-urbain-se-poursuit>
- Corriveau, J., & Porter, I. (2022a, mai 14). Cinq outils pour mieux penser la densification urbaine. *Le Devoir*. <https://www.ledevoir.com/societe/711138/cinq-outils-pour-mieux-penser-la-densification-urbaine>
- Corriveau, J., & Porter, I. (2022b, mai 14). Dépassé, le zonage unifamilial? *Le Devoir*.  
<https://www.ledevoir.com/societe/711132/depasse-le-zonage-unifamilial#:~:text=Pour%20contrer%20l'%C3%A9talement%20urbain,une%20petite%20r%C3%A9volution%20du%20zonage.>
- Dubuc, A. (2021, décembre 13). L'action ne manquera pas à Candiac. *La Presse*.  
<https://www.lapresse.ca/affaires/2021-12-13/immobilier-residentiel/l-action-ne-manquera-pas-a-candiac.php>
- Dupras, J., & Alam, M. (2014). Urban Spawl and Ecosystem Services : A Half Century Perspective in the Montreal Area (Quebec, Canada). In *Journal of Environmental Policy & Planning* (Vol. 17, p. 180-200).
- Duquet, B., & Pagé-Plouffe, S. (2022, mars 10). *Étalement urbain : Une catastrophe écologique et économique à endiguer*. Nos positions. <https://vivreenville.org/nos-positions/chroniques/2022/etalement-urbain-une-catastrophe-ecologique-et-economique-a-endiguer.aspx>
- Dutrisac, R. (2020, janvier 8). L'étalement urbain, toujours plus loin. *Le Devoir*.  
<https://www.ledevoir.com/opinion/editoriaux/570365/etalement-urbain-toujours-plus-loin>
- Fortin, A., & Després, C. (2008). Le juste milieu : Représentations de l'espace des résidents du périurbain de l'agglomération du Québec. In *Cahier de géographie du Québec* (Vol. 52, p. 153-174).  
[https://www.researchgate.net/publication/302014976\\_Le\\_juste\\_milieu\\_Representations\\_de\\_l'espace\\_des\\_residents\\_du\\_periurbain\\_de\\_l'agglomeration\\_de\\_Quebec/link/56f9fbca08ae7c1fda311e1e/download](https://www.researchgate.net/publication/302014976_Le_juste_milieu_Representations_de_l'espace_des_residents_du_periurbain_de_l'agglomeration_de_Quebec/link/56f9fbca08ae7c1fda311e1e/download)
- Fosse, J. (2019, novembre 5). *Objectif « zéro artificialisation nette » : Quels leviers pour protéger les sols ?* [Xerfi Canal, France Stratégie]. <https://www.youtube.com/watch?v=xYPg36MWRak>
- G15+. (2021). *Pour des collectivités prospères, inclusives et résilientes* (p. 12). G15+.
- Galarneau, V. (2021, janvier 12). De l'insécurité à l'autonomie : Rétrospective alimentaire 2020. *Idées*.  
<https://vivreenville.org/nos-positions/chroniques/2021/de-l-insecurite-a-l-autonomie-retrospective-alimentaire-2020.aspx>
- Gehl, J. (2012). *Pour des villes à échelle humaine* (Écosociété).

- Germain, P. (2020, janvier 13). Étalement urbain; mythes, réalités et enjeux économiques. *Le Devoir*. <https://www.ledevoir.com/opinion/libre-opinion/570683/etalement-urbain-mythes-realites-et-enjeux-economiques>
- Ghorra-Gobin, C. (2005). De la ville à l'urban sprawl : La question métropolitaine aux États-Unis. *Cercles*, 13, 123-138.
- Gill, D., Darcy, P., & Trudel, J. (2012). L'art de densifier. *Urbanité hiver 2012*, 9-16.
- Girard, V. (2022, mai 31). Candiac adopte un plan pour des déplacements écoresponsables. *Le Reflet*. <https://www.lereflet.qc.ca/candiac-adopte-un-plan-pour-des-deplacements-ecoresponsables/>
- Google. (2022). *Localisation de la ville de Jefferson, Iowa, États-Unis* [Map]. <https://www.google.ca/maps/place/Jefferson,+Iowa+50129,+%C3%89tats-Unis/@41.3656267,-90.5480927,6.85z/data=!4m5!3m4!1s0x87eda792bb76877b:0x24bfc1c5f9114ac18m2!3d42.0172457!4d-94.3774232?hl=fr>
- Gordon, D. (2018). *Still Suburban? Growth in Canadian Suburbs, 2006-2016* (Working Paper #2; p. 91). Council for Canadian Urbanism.
- Gouvernement du Canada. (2022a, mars 16). *Plan Investir dans le Canada—Bâtir un Canada meilleur*. <https://www.infrastructure.gc.ca/plan/about-invest-apropos-fra.html>
- Gouvernement du Canada. (2022b, avril 28). *VI. Distribution des pouvoirs législatifs*. Lois constitutionnelles de 1867 à 1982. <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/const/page-3.html#h-18>
- Grammond, S. (2022, mai 10). Oui, dans ma cour! *La Presse*. <https://www.lapresse.ca/debats/editoriaux/2022-05-10/oui-dans-ma-cour.php>
- Grenier, F. (2022, février 7). Villes et pandémie : 2 ans plus tard. *centdegrés*. <https://centdegres.ca/ressources/villes-et-pandemie-2-ans-plus-tard>
- Groupe d'étude ontarien sur le logement abordable. (2022). *Rapport du Groupe d'étude ontarien sur le logement abordable* (p. 39).
- Groupe intergouvernemental d'experts sur les changements climatiques (GIEC). (2014). *Human settlements, infrastructure, and spatial planning* (Chapter 12; Working Group III). Groupe intergouvernemental d'experts sur les changements climatiques (GIEC). [https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2018/02/ipcc\\_wg3\\_ar5\\_chapter12.pdf](https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2018/02/ipcc_wg3_ar5_chapter12.pdf)
- Groupe intergouvernemental d'experts sur les changements climatiques (GIEC). (2022). *Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change* (p. 2913). Cambridge University Press. [chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://report.ipcc.ch/ar6wg3/pdf/IPCC\\_AR6\\_WGIII\\_FinalDraft\\_FullReport.pdf](chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://report.ipcc.ch/ar6wg3/pdf/IPCC_AR6_WGIII_FinalDraft_FullReport.pdf)
- Hallmich, C., & Savard, C. (2022, avril 20). *Face aux changements climatiques il faut mieux aménager nos villes et nos villages*. [https://plus.lapresse.ca/screens/35a15d95-1481-475a-a0f9-0e0e5ee531a6\\_\\_7C\\_\\_0.html?utm\\_content=ulink&utm\\_source=lpp&utm\\_medium=referral&utm\\_campaign=internal+share](https://plus.lapresse.ca/screens/35a15d95-1481-475a-a0f9-0e0e5ee531a6__7C__0.html?utm_content=ulink&utm_source=lpp&utm_medium=referral&utm_campaign=internal+share)
- Hemery, M.-L., Houde, B., Basmadjian, A. J., & Corbin, F. (2022, février 17). Pour la mise en place d'un plan d'urgence. *La Presse*. <https://www.lapresse.ca/debats/opinions/2022-03-17/prevention-des-maladies-et-promotion-de-la-sante/pour-la-mise-en-place-d-un-plan-d-urgence.php>

- Herriges, D. (2020, septembre 3). *What if They Passed Zoning Reform and Nobody Came?* Stong Towns. <https://www.strongtowns.org/journal/2020/9/2/what-if-they-passed-zoning-reform-and-nobody-came>
- Herriges, D. (2022, janvier 6). *What Can We Learn From What New Zealand Just Did?* Stong Towns. <https://www.strongtowns.org/journal/2021/1/6/what-can-we-learn-from-what-new-zealand-just-did>
- Institut de la Statistique du Québec. (2021). *Ménages privés selon le groupe d'âge de la personne-référence, scénario Référence A2021, Québec, 2020-2066*. <https://statistique.quebec.ca/fr/document/projections-de-menages-le-quebec>
- Jefferson Matters : Mainstreet. (2022). *Home*. Jefferson Matters : A Main Street & Chamber Community. <https://jeffersonmatters.org/>
- Lagacé, P. (2022, mai 20). Faire le deuil du gazon. *La Presse*. <https://www.lapresse.ca/actualites/chroniques/2022-05-20/faire-le-deuil-du-gazon.php>
- Lanza, E. C., Beusch, C., & Mayor, M.-P. (2007). Projet d'étendues. Comprendre l'étalement urbain. *Faces, Hiver 2007-20*(65).
- Laperrière, E. (2021). Pour en finir avec l'étalement urbain. *Le Devoir*, 4.
- Laterreur, I., & Royer, R. (2022). *S'adapter au climat par la réglementation* (p. 83). Union des Municipalités du Québec.
- Lecavalier, C. (2022, mai 11). Un superministère du Territoire pour lutter contre l'étalement? *La Presse*. <https://www.lapresse.ca/actualites/2022-05-11/un-superministere-du-territoire-pour-lutter-contre-l-etatement.php>
- Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement, 73 (1994).
- Léveillé, J.-T. (2022, mai 31). Les municipalités veulent produire des énergies renouvelables. *La Presse*. <https://www.lapresse.ca/actualites/environnement/2022-05-31/transition-energetique/les-municipalites-veulent-produire-des-energies-renouvelables.php>
- Lévesque, K. (2020a, janvier 7). Étalement urbain : «Les autoroutes sont bondées tous les matins». *La Presse*. <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2020-01-07/etalement-urbain-les-autoroutes-sont-bondees-tous-les-matins>
- Lévesque, K. (2020b, juillet 8). Dézonage agricole : «la vieille façon» de Québec pour favoriser l'étalement urbain. *La Presse*. <https://www.lapresse.ca/actualites/environnement/2020-01-08/dezonage-agricole-la-vieille-facon-de-quebec-pour-favoriser-l-etatement-urbain>
- Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, Pub. L. No. A-19.1 (2021). <https://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/document/lc/A-19.1>
- Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles, Pub. L. No. P-41.1 (2021). <https://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/document/lc/p-41.1>
- Loi sur la qualité de l'environnement, Pub. L. No. Q-2 (2021). <https://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/document/lc/Q-2/uebec.gouv.qc.ca/fr/document/lc/A-19.1>
- Loire Atlantique. (2020). *La zéro artificialisation nette*. [https://www.loire-atlantique.fr/44/amenagement-economie/la-zero-artificialisation-nette/c\\_1307519](https://www.loire-atlantique.fr/44/amenagement-economie/la-zero-artificialisation-nette/c_1307519)



- Main Street America. (2020, février 4). *The 2020 Great American Main Street Award Semifinalists*. [https://www.mainstreet.org/blogs/national-main-street-center/2020/02/04/the-2020-great-american-main-street-award-semifin?fbclid=IwAR36soYHYUTOBGuqPCwSi7ypmgwHEKlqNwVEhhuGx5ZW3\\_zdXlgUylsRWa4](https://www.mainstreet.org/blogs/national-main-street-center/2020/02/04/the-2020-great-american-main-street-award-semifin?fbclid=IwAR36soYHYUTOBGuqPCwSi7ypmgwHEKlqNwVEhhuGx5ZW3_zdXlgUylsRWa4)
- Mancebo, F. (2013). *Développement durable*. Armand Colin.
- Mercier, G., & Côté, M. (2012). Ville et campagne : Deux concepts à l'épreuve de l'étalement urbain. *Cahiers de géographie du Québec*, 56(157), 125-152. <https://doi.org/10.7202/1012215ar>
- Méthot, D. (2021, décembre 1). Le propriétaire typique d'un VUS est une femme qui vit en banlieue. *Portail de l'assurance*. <https://portail-assurance.ca/societe/le-propretaire-typique-dun-vus-est-une-femme-qui-vit-en-banlieue/>
- Metro Vancouver. (2022a). *About Metro 2040*. <http://www.metrovancouver.org/services/regional-planning/metro-vancouver-2040/about-metro-2040/Pages/default.aspx>
- Metro Vancouver. (2022b). *Metro Vancouver Overview*. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/http://www.metrovancouver.org/about/aboutuspublications/MetroVancouver-Overview.pdf
- Metro Vancouver. (2022c). *Metro 2050 : Regional Growth Strategy*. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/http://www.metrovancouver.org/services/regional-planning/PlanningPublications/Metro2050.pdf
- Metro Vancouver. (2022d). *Metro Vancouver Region [Map]*. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/http://www.metrovancouver.org/services/regional-planning/PlanningPublications/Metro2050Maps.pdf
- Metro Vancouver. (s.d.). *Executive Summary | Draft Metro 2050 : Regional Growth Strategy*. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/http://www.metrovancouver.org/services/regional-planning/PlanningPublications/Metro2050ExecutiveSummary.pdf
- Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires de France, & Ministère de la Transition énergétique de France. (2022, janvier 31). *Artificialisation des sols*. <https://www.ecologie.gouv.fr/artificialisation-des-sols>
- Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC). (2017). *Communiqué de presse : Nouvelle Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés—Favoriser la densification urbaine, l'essor des technologies vertes, le développement durable des municipalités et la lutte contre les changements climatiques dans la région du Nord-du-Québec et ailleurs au Québec*. Gouvernement du Québec. <https://www.environnement.gouv.qc.ca/infuseur/communiqué.asp?no=3699>
- Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC). (2022). *Règlement sur l'encadrement d'activités en fonction de leur impact sur l'environnement (REAFIE)*. <https://www.environnement.gouv.qc.ca/lqe/autorisations/index.htm>
- Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH). (2010a). *Densité d'occupation du sol*. Guide La prise de décision en urbanisme. <https://www.mamh.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/planification/densite-doccupation-du-sol/>
- Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH). (2010b). *Entente intermunicipale*. Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation. <https://www.mamh.gouv.qc.ca/organisation-municipale/cooperation-intermunicipale/entente-intermunicipale/>

- Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH). (2010c). *Le plan de développement de la zone agricole*. Guide La prise de décision en urbanisme. <https://www.mamh.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/planification/le-plan-de-developpement-de-la-zone-agricole/>
- Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH). (2010d). *Périmètres métropolitains, périmètres d'urbanisation et zones prioritaires d'aménagement et de réaménagement*. Guide La prise de décision en urbanisme. <https://www.mamh.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/planification/perimetres-metropolitains-perimetres-durbanisation-et-zones-prioritaires-damenagement-et-de-reamenagement/>
- Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH). (2010e). *Portrait de la région métropolitaine*. <https://www.mamh.gouv.qc.ca/secretariat-a-la-region-metropolitaine/portrait-de-la-region-metropolitaine/>
- Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH). (2021a). *Plan stratégique 2019-2023* (p. 32). Gouvernement du Québec.
- Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH). (2021b). *Pour des milieux de vie de qualité, attrayants et en santé. Document de consultation vers une Stratégie nationale d'urbanisme et d'aménagement des territoires* (p. 61) [Document de consultation]. Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH).
- Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH). (s.d.). *Saint-Lin–Laurentides*. Répertoire des municipalités. <https://www.mamh.gouv.qc.ca/repertoire-des-municipalites/fiche/municipalite/63048/>
- MRC de Montcalm. (2020). *Plan régional des milieux humides et hydriques*. <https://www.mrcmontcalm.com/services/environnement/plan-regional-des-milieux-humides-et-hydriques>
- Nutcache. (2022). *Étude de faisabilité Projet : Comment la réaliser rapidement?* Nutcache. <https://www.nutcache.com/fr/blog/etude-de-faisabilite-projet/>
- Office québécois de la langue française. (2012). *Suburbain*. Vitrine linguistique. [https://gdt.oqlf.gouv.qc.ca/ficheOqlf.aspx?ld\\_Fiche=17026132](https://gdt.oqlf.gouv.qc.ca/ficheOqlf.aspx?ld_Fiche=17026132)
- Ordre des urbanistes du Québec (OUQ). (2011). *Mémoire présenté à la Commission de l'aménagement du territoire par l'Ordre des urbanistes du Québec : Consultation générale et auditions publiques sur l'avant-projet de Loi sur l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme* (p. 61) [Mémoire]. <chrome-extension://efaidnbnmnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.ouq.qc.ca/files-pdf/files/memoires/OUQMemLADTU%202010-04-24ad.pdf>
- Ordre des urbanistes du Québec (OUQ). (2021). *SNUAT : Les prochaines étapes*. <https://ouq.qc.ca/snuat-les-prochaines-etapes/>
- Organisation des Nations Unies Habitat (UN Habitat). (2010). *Cities for all : Bridging the urban divide, State of world's cities 2010/2011*. <https://unhabitat.org/sites/default/files/download-manager-files/State%20of%20the%20World%20Cities%2020102011%20-%20Cities%20for%20All%20Bridging%20the%20Urban%20Divide.pdf>
- Ouellet, M. (2006). Le smart growth et le nouvel urbanisme. Synthèse de la littérature récente et regard sur la situation canadienne. In *Cahier de géographie du Québec* (Vol. 50, p. 19). Département de géographie de l'Université Laval.

- Ouellette-Vézina, H. (2022, mars 6). « Ça changerait vraiment la game ». *La Presse*.  
<https://www.lapresse.ca/actualites/2022-03-06/reforme-de-la-loi-sur-l-expropriation/ca-changerait-vraiment-la-game.php>
- Pagé-Plouffe, S., Robin, J., & Roy-Baillargeon, O. (2021). *Désormais* (p. 49) [Mémoire]. Vivre en Ville.  
 chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/viewer.html?pdfurl=https%3A%2F%2Fvivreenville.org%2Fmedia%2F1148471%2Fenv\_2021\_snuat\_desormais\_memoire.pdf&clen=5250256&chunk=true
- Parenteau, R. (1980). Le milieu péri-urbain : L'exemple montréalais. In *Cahier de géographie du Québec* (Vol. 24, p. 249-276). Département de géographie de l'Université Laval.
- Parlons territoire. (2021). *Mémoires sur la Stratégie nationale en urbanisme et aménagement des territoires*. <https://www.parlons territoire.com/outils/memoires-sur-la-strategie-nationale-en-urbanisme-et-amnagement-des-territoire>
- Perrier, Y. (2015, septembre 30). *Vauban : L'écoquartier le plus célèbre au monde*. Guide Perrier.  
<https://guideperrier.ca/vauban/>
- Perspective Monde. (s.d.a). *France*. Perspective Monde.  
<https://perspective.usherbrooke.ca/bilan/servlet/BMPays/FRA?>
- Perspective Monde. (s.d.b). *Nouvelle-Zélande*. Perspective Monde.  
<https://perspective.usherbrooke.ca/bilan/servlet/BMPays?codePays=NZL>
- Plan biodiversité*, (2021) (testimony of Ministère de la Transition écologique et Solidaire de France).  
 chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/18xx\_x\_Plan-biodiversite-04072018\_28pages\_FromPdf\_date\_web\_PaP.pdf
- Politique nationale d'architecture et d'aménagement du territoire : Mieux habiter et bâtir notre territoire (PNAAT)—Vision stratégique*, (2022) (testimony of Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH) & Ministère de la Culture et des Communications). [https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/partage/mamh-mcc/PNAAT/BRO\\_PNAAT\\_fr.pdf](https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/partage/mamh-mcc/PNAAT/BRO_PNAAT_fr.pdf)
- Region XII Council of governments. (2012). *City of Jefferson : Main Street Land Use* [Map]. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/http://jeffersonmatters.org/wp-content/uploads/2016/12/JMMS-District-Map.pdf
- Ritchot, G., Mercier, G., & Mascolo, sophie. (1994). L'étalement urbain comme phénomène géographique : L'exemple de Québec. *Cahiers de géographie du Québec*, 38(105), 261-300.  
<https://doi.org/10.7202/022451ar>
- s.a. (2020). *Région d'Auckland*. [https://stringfixer.com/fr/Auckland\\_Region](https://stringfixer.com/fr/Auckland_Region)
- Sabourin, M.-A. (2022, juin 1). Le casse-tête de la densification urbaine. *L'actualité*.  
[https://lactualite.com/lactualite-affaires/le-casse-tete-de-la-densification-urbaine/?e=72adabb025&utm\\_source=L%E2%80%99actualit%C3%A9&utm\\_campaign=6debd18a60-infolettre-de-lactualite-2022\\_06\\_08\\_05\\_00&utm\\_medium=email&utm\\_term=0\\_f566f03091-6debd18a60-400976418](https://lactualite.com/lactualite-affaires/le-casse-tete-de-la-densification-urbaine/?e=72adabb025&utm_source=L%E2%80%99actualit%C3%A9&utm_campaign=6debd18a60-infolettre-de-lactualite-2022_06_08_05_00&utm_medium=email&utm_term=0_f566f03091-6debd18a60-400976418)
- Savard, C. (2019, avril 9). C'est toujours le stationnement. *Idées*. <https://vivreenville.org/nos-positions/chroniques/2019/c-est-toujours-le-stationnement.aspx>

- Sénécal, P., Tremblay, C., & Teufel, D. (1990). *Gentrification ou étalement urbain ? Le cas du centre de Montréal et de sa périphérie*. (2-550-21507-9; p. 98). Société d'habitation du Québec.
- Sharpe, B. (2022, mars 19). A Naturally Bike-Friendly Town. *Strong Towns*. <https://www.strongtowns.org/journal/2018/3/16/a-naturally-bike-friendly-town>
- Simard, M. (2015). Étalement urbain, empreinte écologique et ville durable. Y a-t-il une solution de rechange à la densification ? *Cahiers de géographie du Québec*, 58(165), 331-352. <https://doi.org/10.7202/1033008ar>
- Smart Prosperity Institute. (2013a). *Suburban City's Annual Costs, per Household* [Jpg]. [https://institute.smartprosperity.ca/sites/default/files/suburban\\_0.jpg](https://institute.smartprosperity.ca/sites/default/files/suburban_0.jpg)
- Smart Prosperity Institute. (2013b). *Urban City's Annual Costs, per Household* [Jpg]. [https://institute.smartprosperity.ca/sites/default/files/urban\\_0.jpg](https://institute.smartprosperity.ca/sites/default/files/urban_0.jpg)
- Sommet québécois de l'aménagement du territoire. (2022, février 8). *Sommet québécois de l'aménagement du territoire 2022 | Allocution d'ouverture, Jeanne Robin* [YouTube]. <https://www.youtube.com/watch?v=D3OfRCmrgj0&t=3s>
- Square Candiac. (2022). *La nature au carré*. Square Candiac. <https://squarecandiac.com/>
- Statistique Canada. (2017a). *L'étalement urbain se poursuit : Les municipalités périphériques des régions métropolitaines de recensement présentent des croissances démographiques plus élevées entre 2011 et 2016*.
- Statistique Canada. (2017b, février 8). *Classification des centres de population et des régions rurales 2016*. <https://www.statcan.gc.ca/fr/sujets/norme/ccpr/2016/introduction#s3>
- Statistique Canada. (2021, juillet 20). *Navettage de la personne occupée*. [https://www23.statcan.gc.ca/imdb/p3Var\\_f.pl?Function=DECI&Id=144973](https://www23.statcan.gc.ca/imdb/p3Var_f.pl?Function=DECI&Id=144973)
- Vailles, F. (2020, juillet 8). Québec nourrit le réchauffement climatique. *La Presse*. <https://www.lapresse.ca/actualites/environnement/2020-01-08/quebec-nourrit-le-rechauffement-climatique>
- Vailles, F., & Dubuc, A. (2020a, octobre 19). Dézonage autorisé malgré l'avis de trois ministères. *La Presse*. <https://www.lapresse.ca/actualites/enquetes/2020-10-19/mrc-de-montcalm-dans-lanaudiere/dezonage-autorise-malgre-l-avis-de-trois-ministeres.php>
- Vailles, F., & Dubuc, A. (2020b, octobre 20). Dézonage agricole dans Lanaudière : Pactole à portée de main pour des propriétaires de terres agricoles. *La Presse*. <https://www.lapresse.ca/actualites/2020-10-20/dezonage-agricole-dans-lanaudiere/pactole-a-portee-de-main-pour-des-proprietaires-de-terres-agricoles.php#:~:text=D%C3%A9zonage%20agricole%20dans%20Lanaudi%C3%A8re%20Pactole,des%20propri%C3%A9taires%20de%20terres%20agricoles&text=%C3%80%20Saint%2DRoch%2Dde%2D,par%20un%20promoteur%20en%202012>
- Vasseur, S. (2022). Etude de faisabilité : Démontrez que votre projet est viable, avec modèle. *Blog Gestion de Projet*. <https://blog-gestion-de-projet.com/etude-de-faisabilite/>
- Ville de Candiac. (2015, novembre 2). *Requalification de la portion sud du Parc industriel Montcalm* [Consultation publique]. [https://candiac.ca/uploads/html\\_content/docs/2015-11-02\\_PPU\\_Montcalm\\_ConsultationPublique.pdf](https://candiac.ca/uploads/html_content/docs/2015-11-02_PPU_Montcalm_ConsultationPublique.pdf)

- Ville de Candiac. (s.d.). *Square Candiac & le Montcalm*. Urbanisation durable. <https://candiac.ca/accueil/developpementdurable/urbanisation-durable/square-candiac-amp-le-montcalm>
- Ville de Montréal. Section des Archives. (1914). *1914-2 : Montreal tramways company : Local and suburban lines. - 1914* (CA M001 VM066-5-P123) [Pièce]. <https://archivesdemontreal.ica-atom.org/1914-2-montreal-tramways-company-local-and-suburban-lines-1914>
- Ville de Paris. (2019, mai 14). *La Métropole du Grand Paris : C'est quoi?* <https://www.paris.fr/pages/metropole-192#:~:text=Au%201er%20janvier%202016%2C%20Paris,la%20M%C3%A9tropole%20du%20Grand%20Paris.>
- Ville de Plessisville. (s.d.). *À propos*. Magasiner à Plessisville. <https://magasineraplessisville.com/a-propos/>
- Ville de Sainte-Catherine. (2022). *Unité d'habitation accessoire*. Projets et consultations. <https://www.ville.sainte-catherine.qc.ca/ville/grandsprojets/unite-dhabitation-accessoire/>
- Ville de Vancouver. (2022). *Regional Context Statement*. [https://vancouver-ca.translate.google.com/home-property-development/regional-context-statement.aspx?\\_x\\_tr\\_sl=en&\\_x\\_tr\\_tl=fr&\\_x\\_tr\\_hl=fr&\\_x\\_tr\\_pto=op,sc](https://vancouver-ca.translate.google.com/home-property-development/regional-context-statement.aspx?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=fr&_x_tr_hl=fr&_x_tr_pto=op,sc)
- Villeneuve, C., Riffon, O., & Tremblay, D. (2014). *35 questions pour une réflexion plus large sur le développement durable : Grille d'analyse de la Chaire en éco-conseil*. Département des sciences fondamentales, Université du Québec à Chicoutimi. <http://ecoconseil.uqac.ca/outils/>
- Vivre en Ville. (2013, septembre 19). *Écoquartier*. Collectivités viables. <https://collectivitesviables.org/articles/ecoquartiers.aspx>
- Vivre en Ville. (2014). *Avis au BAPE sur le Projet de parachèvement de l'autoroute 19 avec voies réservées au transport collectif à Laval et à Bois-des-Filion* (p. 10) [Avis]. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://vivreenville.org/media/381781/Vivre-en-Ville-Memoire-BAPE-A19-201410.pdf
- Vivre en Ville. (2016, novembre 3). *Plessisville : La pérennisation d'un centre-ville*. Collectivités viables. <https://collectivitesviables.org/etudes-de-cas/plessisville-la-perennisation-d-un-centre-ville.aspx>
- Vivre en Ville. (2019). *Consultations sur le réseau de transport en commun structurant dans l'ouest* (p. 8) [Avis]. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://vivreenville.org/media/857989/VenV\_2019\_STO-ReseauStructurant\_Avis.pdf
- Vivre en Ville. (s.d.). *Milieu de vie complet*. [https://collectivitesviables.org/articles/milieu-de-vie-complet.aspx?utm\\_source=facebook.com&utm\\_medium=paidsocial&utm\\_campaign=blog-radcan-etalement-0322&utm\\_content=blog](https://collectivitesviables.org/articles/milieu-de-vie-complet.aspx?utm_source=facebook.com&utm_medium=paidsocial&utm_campaign=blog-radcan-etalement-0322&utm_content=blog)
- Wargon, E., Abba, B., Cadi, A., Bélier, Mouton, T., Ménard, S., Redoulez, T., & Leroy, F. (2021, avril 29). *Webinaire « Objectif Zéro Artificialisation Nette dans les territoires »* [CDC Biodiversité]. [https://www.youtube.com/watch?v=yJfyRiX\\_Jhg](https://www.youtube.com/watch?v=yJfyRiX_Jhg)
- Wilson, J., & Anielski, M. (2005). *Ecological Footprints of Canadian Municipalities and Regions* (p. 61).

## BIBLIOGRAPHIE

- Alliance Ariane. (2018). Feuille de route vers une Politique nationale d'aménagement du territoire pour le Québec (p. 20) [Feuille de route]. Alliance Ariane. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/viewer.html?pdfurl=http%3A%2F%2Fwww.ariane.quebec%2Fwp-content%2Fuploads%2F2018%2F06%2FAllianceARIANE\_2018\_FeuilledeRoute-PNAT.pdf&clen=2114665&chunk=true
- Alliance Ariane. (2022, janvier 31). *Sommet québécois de l'aménagement du territoire : Notre modèle de développement doit changer!* <http://www.ariane.quebec/2022/01/31/sommet-quebecois-de-lamenagement-du-territoire-notre-modele-de-developpement-doit-changer/>
- André, P., Marchand, E., & Bryant, C. (2005). Évaluation des impacts sociaux de projets majeurs dans l'étalement périurbain, le cas de Stablex à Balinville, région de Montréal. *Cahiers de géographie du Québec*, 38(105), 345-369. <https://doi.org/10.7202/022454ar>
- Arundel, R. (s.d.). *Vancouver Density—Investigating current patterns and potential future densification areas*. <https://ibis.geog.ubc.ca/courses/geob479/classof08/vandensify/introduction.html>
- Association québécoise des médecins pour l'environnement (AQME), & Santé Urbanité. (2021). Mémoire conjoint déposé au ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH) dans le cadre de la consultation publique sur la Stratégie nationale d'urbanisme et d'aménagement des territoires (p. 25) [Mémoire]. Association québécoise des médecins pour l'environnement (AQME) et Santé Urbanité. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/viewer.html?pdfurl=https%3A%2F%2Fstatic1.squarespace.com%2Fstatic%2F60379face1793824e9ff7d47%2Ft%2F61488c39f0ddb7e61da570f%2F1632144443242%2FMee%25CC%2587moire%2BAQME%2BSU%2BStratee%25CC%2587gie%2Bnationale%2Bd%2527urbanisme%2BVF%2B2021-SEP-17.pdf&clen=1336248&chunk=true
- Béland, G. (s. d.). Étalement urbain—La banlieue gagne beaucoup de terrain. 6.
- Biuzzi, P., & Doré, A.-S. (2021). Mémoire du Centre québécois du droit de l'environnement (p. 34). chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/viewer.html?pdfurl=https%3A%2F%2Fwww.cqde.org%2Fwp-content%2Fuploads%2F2021%2F09%2Fmemoire\_cqde\_snuat.pdf&clen=1533199&chunk=true
- Bouchard, S. (s. d.). Sous-ministre du ministère des Affaires municipales et de l'habitation du gouvernement du Québec [Communication personnelle].
- Brisson-Mercure, C. (2021). Analyser la potentialité d'une requalification en un quartier durable pour Parc-Extension (p. 119) [Essai de maîtrise en environnement (M.Env.)]. Université de Sherbrooke.
- Caron, M. (2022, mai 20). Une question fondamentale pour la société québécoise. *Le Devoir*. <https://www.lesaffaires.com/dossier/agriculture-et-agroalimentaire-technologies/une-question-fondamentale-pour-la-societe-quebecoise/633289>
- Chabot, S. (2022, mai 21). Le plex montréalais pour sauver la planète ? *La Presse*. <https://www.lapresse.ca/maison/immobilier/2022-05-21/le-plex-montrealais-pour-sauver-la-planete.php>
- Collectif. (2020a, janvier 16). La réflexion sur l'aménagement du territoire exige rigueur et respect. *Le Devoir*. <https://www.ledevoir.com/opinion/libre-opinion/570908/la-reflexion-sur-l-amenagement-du-territoire-exige-rigueur-et-respect>

- Collectif. (2020b, janvier 29). Étalement urbain : Reprenons le contrôle. *Le Devoir*.  
<https://www.ledevoir.com/opinion/idees/571741/etalement-urbain-reprenons-le-controle>
- Collin, J.-P., & Poitras, C. (2002). La fabrication d'un espace suburbain : La Rive-Sud de Montréal. In *Recherches sociographiques* (Vol. 43, p. 275-310). Département de sociologie, Faculté des sciences sociales, Université Laval.
- Communauté métropolitaine de Montréal. (2010). *Portrait du grand Montréal*, édition 2010 (No 1; Cahiers Métropolitains, p. 56).  
[http://cmm.qc.ca/fileadmin/user\\_upload/periodique/cahiersMetropolitains\\_no01.pdf](http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/periodique/cahiersMetropolitains_no01.pdf)
- Communauté métropolitaine de Montréal. (2012). Plan métropolitain d'aménagement et de développement : Un grand Montréal attractif, compétitif et durable.
- Communauté métropolitaine de Montréal. (2016). *Portrait du grand Montréal*, édition 2016 (No 5; Cahiers Métropolitains, p. 144). chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/[https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/02/cahiersMetropolitains\\_no05.pdf](https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/02/cahiersMetropolitains_no05.pdf)
- Communauté métropolitaine de Montréal. (2021). *Suivi du PMAD*, édition 2021 (No 9; Cahiers Métropolitains, p. 90). chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/[https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2021/03/CMM\\_9e\\_Cahier\\_Metropolitain\\_VFINALE.pdf](https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2021/03/CMM_9e_Cahier_Metropolitain_VFINALE.pdf)
- Communauté métropolitaine de Montréal. (2022). *Cahier métropolitain—Faits saillants* (No 10; p. 14). chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/[https://observatoire.cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2022/05/CMM\\_10e\\_Faits\\_Saillants.pdf](https://observatoire.cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2022/05/CMM_10e_Faits_Saillants.pdf)
- Corriveau, J. (2022, mai 16). Quand le trafic s'évapore. *Le Devoir*.  
<https://www.ledevoir.com/societe/transports-urbanisme/711570/transport-quand-le-traffic-s-evapore>
- Côté-Larose, C. (2019). Après 40 ans de réformes législatives en matière d'aménagement du territoire, où en sont les municipalités ? Le cas des terres agricoles. (P. 87) [Essai de maîtrise en environnement (M.Env.)]. Université de Sherbrooke.
- Coutu, A. (s. d.). Directrice du Service d'urbanisme de la ville de Saint-Lin Laurentides [Communication personnelle].
- Damphousse, M., Deschamps, C., Plante, M.-A., & Tremblay, G. (2020, janvier 8). Étalement urbain : Deux visions d'opposant. *Le Devoir*. <https://www.ledevoir.com/opinion/libre-opinion/570367/etalement-urbain-deux-visions-s-opposant>
- Drapeau, L.-M. (2021). Lutter contre les îlots de chaleur urbain dans un contexte de changements climatiques. *Le Climatoscope*, Dossier-Perspectives municipales (3), 124-130.
- Durand, M. (2019). La conservation identitaire : Une solution pour contrer l'étalement urbain? (P. 110) [Essai de maîtrise en environnement (M.Env.)]. Université de Sherbrooke.
- Durning, A. (2021, février 25). *The contradiction at the heart of housing policy: Is a new left-right realignment possible?* Sightline Institute. <https://www.sightline.org/2021/02/25/the-contradiction-at-the-heart-of-housing-policy/>
- Équiterre. (2021). Vers une Stratégie nationale d'urbanisme et d'aménagement des territoires (p. 11) [Mémoire]. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/[viewer.html?pdfurl=https%3A%2F%2Fwww.equiterre](https://www.equiterre.org/wp-content/uploads/2021/03/Strategie_nationale_d_urbanisme_et_d_amenagement_des_territoires.pdf)

re.org%2Fsites%2Ffichiers%2Fdivers%2Fvers\_une\_strategie\_nationale\_durbanisme\_et\_damena  
gement\_des\_territoires\_.pdf&chunk=true

- Ferraris, F. S. G. (2021). Pour une Stratégie exemplaire et ambitieuse, à la hauteur des défis sociaux et environnementaux (p. 59) [Mémoire]. Ordre des Urbanistes du Québec (OUQ). chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/viewer.html?pdfurl=https%3A%2F%2Fstatic1.squarespace.com%2Fstatic%2F60379face1793824e9ff7d47%2F%2F6176e97e8462155b453a424c%2F1635182975063%2Fmem-ouq-snuat-2021%2B%25281%2529.pdf&clen=527959&chunk=true
- Fournier, J.-M. (2022, février 7). Ajoutons notre voix à celle de la Communauté—La Presse+. *La Presse*. [https://plus.lapresse.ca/screens/02fd0852-27e3-4df6-9e16-191c46209b69\\_\\_7C\\_\\_0.html?utm\\_content=twitter&utm\\_source=lpp&utm\\_medium=referral&utm\\_campaign=internal+share](https://plus.lapresse.ca/screens/02fd0852-27e3-4df6-9e16-191c46209b69__7C__0.html?utm_content=twitter&utm_source=lpp&utm_medium=referral&utm_campaign=internal+share)
- G15+. (2021a). *Collectivités et habitat. Nos propositions*. <https://www.g15plus.quebec/nos-propositions/collectivites-habitat/>
- G15+. (2021b). *Indicateurs du bien-être au Québec*. <https://indicateurs.quebec/>
- G15+. (2021c). *Transports. Nos propositions*. <https://www.g15plus.quebec/nos-propositions/transports/>
- Gauthier, M., Gariépy, M., & Trépanier, M.-O. (2008). *Renouveler l'aménagement et l'urbanisme*, Édition des Presses de l'Université de Montréal, (340).
- Geller, A. L. (2003). Smart Growth: A Prescription for Livable Cities. *Am J Public Health*, 2003 September (93 (9)), 1410-1415. <https://doi.org/10.2105/ajph.93.9.1410>
- Gerbeau, D. (2022). Avec le ZAN et la réforme fiscale, le foncier vaut de l'or. *La Gazette des communes*. <https://www.lagazettedescommunes.com/795106/avec-le-zan-et-la-reforme-fiscale-le-foncier-vaut-de-lor/>
- Guillemard, A., Madénian, H., & Van Neste, S. L. (2021). L'adaptation aux changements climatiques dans la planification urbaine : Enseignements du Labo Climat Montréal. *Le Climatoscope*, Dossier-Perspectives municipales (3), 111-116.
- Harel, L. (2020, janvier 15). Pour contrer l'étalement urbain. *Le Devoir*. <https://www.ledevoir.com/opinion/idees/570824/urbanisme-pour-contrer-l-etalement-urbain>
- Harel, L. (2022, avril 12). Il faut du courage pour contrer l'étalement urbain. *La Presse*. [https://plus.lapresse.ca/screens/dd5d5d1d-9c22-4417-adb3-4464e4c8f0d8\\_\\_7C\\_\\_0.html?utm\\_campaign=internal%20share&utm\\_content=email&utm\\_medium=referral&utm\\_source=lpp](https://plus.lapresse.ca/screens/dd5d5d1d-9c22-4417-adb3-4464e4c8f0d8__7C__0.html?utm_campaign=internal%20share&utm_content=email&utm_medium=referral&utm_source=lpp)
- Institut de développement urbain du Québec (IDU). (2021). Mémoire à la suite des laboratoires d'innovation sur la Stratégie nationale d'urbanisme et d'aménagement des territoires (p. 15) [Mémoire]. Institut de développement urbain du Québec. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/viewer.html?pdfurl=https%3A%2F%2Fcdn.ca.yapla.com%2Fcompany%2FCPY33CMA1BQmWqtEySkclKp%2Fasset%2Ffiles%2FSNUAT%2520IDU.pdf&clen=297910&chunk=true
- Johnston, S. (2019, juillet 3). City-Wide Plan—Requested Reference Material. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/viewer.html?pdfurl=https%3A%2F%2Fvancouver.ca%2Ffiles%2Fcov%2F2019-03-07-city-wide-plan-requested-reference-material.pdf&clen=881229&chunk=true



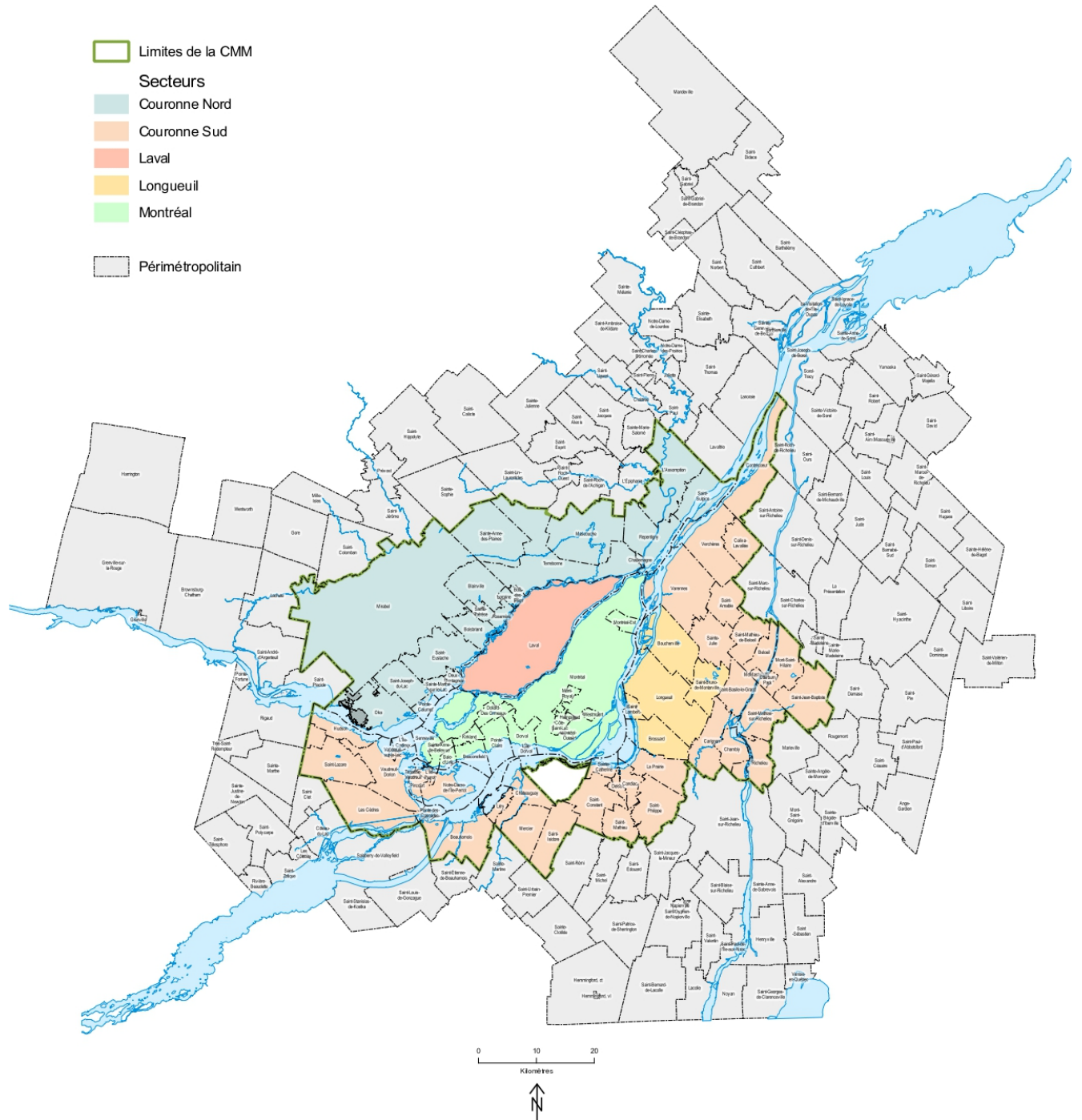
- Laforest, A. (2020, octobre 30). Pour une vision renouvelée de l'aménagement du territoire. *La Presse*. <https://www.lapresse.ca/debats/opinions/2020-10-30/pour-une-vision-renouvelee-de-l-amenagement-du-territoire.php>
- Lalande, X.-A. (2020, janvier 10). Vivre en territoire « étalé ». *Le Devoir*. <https://www.ledevoir.com/opinion/idees/570550/urbanisme-vivre-en-territoire-etale>
- Larin, V. (2022, avril 15). Québec réduit la part destinée au transport collectif. <https://www.lapresse.ca/actualites/2022-04-15/revenus-tires-du-marche-du-carbone/quebec-reduit-la-part-destinee-au-transport-collectif.php>
- Larocque, G. (2021). Consultation publique—Stratégie nationale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire (p. 18) [Mémoire]. Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/viewer.html?pdfurl=https%3A%2F%2Fnrcreq.org%2Fwp-content%2Fuploads%2F2021%2F09%2F2021-09-17\_SNUAT\_memoire\_RNCREQ\_16pages.pdf&clen=1026528&chunk=true
- Le groupe de travail sur la complémentarité rurale urbaine. (2010). Rapport du groupe de travail déposé au ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du Territoire (p. 67). Gouvernement du Québec.
- Maryland Department of Planning; U.S. EPA Office of Sustainable Communities. (s.d.). Smart Growth Principles. <http://smartgrowth.org/smart-growth-principles/>
- Observatoire Grand Montréal. (2020, janvier). Le phénomène de l'urbanisation métropolitaine en progression au pourtour du Grand Montréal. Note de l'Observatoire Grand Montréal. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2020/01/2020-01.Note-observatoire.pdf
- Parlons territoire. (2021a, août 12). *Kathy Poulin Parlons teritoire*. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=EHhAxzo9u90&list=TLPQMjcwNDlwMjIEkvNUYPVXsA&index=8>
- Parlons territoire. (2021b, août 16). *Parlons teritoire—Véronie Whear*. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=yT0DZaTJTHM&list=TLPQMjcwNDlwMjIEkvNUYPVXsA&index=6>
- Parlons territoire. (2021c, août 17). *Parlons teritoire—Catherine Marcotty*. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=diCLM9DQc8o&list=TLPQMjcwNDlwMjIEkvNUYPVXsA&index=4>
- Parlons territoire. (2021d, août 17). *Parlons teritoire—Christian Savard*. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=AlvxEdN4wzY&list=TLPQMjcwNDlwMjIEkvNUYPVXsA&index=3>
- Parlons territoire. (2021e, août 17). *Parlons teritoire—Pierre Fillion Laurentides*. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=8ng0sTEliil&list=TLPQMjcwNDlwMjIEkvNUYPVXsA&index=5>
- Petites villes de demain, & Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. (2022). *Exemples de bonnes pratiques pour les Petites Villes de Demain*. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/http://www.aurav.org/documents/r%C3%A9f%C3%A9rentiel%20PVD%20VF2022.pdf?62213FA54B-815

- Pineau, P.-O. (2020, janvier 4). Climatocéptique ? Vous gagnerez à agir pour le climat en 2020. *La Presse*. <https://www.lapresse.ca/debats/opinions/2020-01-04/climatocéptique-vous-gagnerez-a-agir-pour-le-climat-en-2020>
- Radio-Canada. (2021, octobre 21). Enquête | Tensions municipales [YouTube]. *Radio-Canada Info*. <https://www.youtube.com/watch?v=BViK7EcPSkl>
- Raisson, V., Chavagneux, C., & Potier, D. (2020, novembre 9). L'outil 0 artificialisation nette face aux enjeux environnementaux, économiques et sociaux [Loire Atlantique]. [https://www.youtube.com/watch?time\\_continue=213&v=f\\_BDan5H9NQ&feature=emb\\_logo](https://www.youtube.com/watch?time_continue=213&v=f_BDan5H9NQ&feature=emb_logo)
- Roberge, A. (2013). Élaboration d'un modèle d'action pour la transformation des territoires urbains en milieux de vie durables, résilients et viables (p. 120) [Essai de maîtrise en environnement (M.Env.)]. Université de Sherbrooke.
- Roy-Baillargeon, O. (2022, mai 21). Transport ou logement : Comment ne pas perdre au change? *Le Devoir*. <https://www.ledevoir.com/societe/transports-urbanisme/712665/chronique-transport-ou-logement-comment-ne-pas-perdre-au-change>
- Savard, C. (2021, octobre 18). Viser l'étalement zéro. *Le Devoir*, 2.
- Savard, C. (2022, avril 15). Densification : Faire face à l'urgence environnementale et sociale [Chronique]. *Idées*. <https://vivreenville.org/nos-positions/chroniques/2022/densification-faire-face-a-l-urgence-environnementale-et-sociale.aspx>
- Sévigny, B. (2022, mai 19). Le défi de l'étalement urbain. *Le Devoir*. <https://www.ledevoir.com/opinion/idees/712866/idees-le-defi-de-l-etalement-urbain>
- Simard, M. (2012). Les frontières de l'écoumène québécois : De la lutte à l'étalement urbain à la mise en œuvre du Plan nord. *Études canadiennes / Canadian Studies*, 72, 93-113. <https://doi.org/10.4000/eccs.394>
- Smart Growth America. (2021). Economic Benefits & Shared Prosperity with Form-Based Codes (p. 52). *Smart Growth America et Form-Based Codes Institute*. <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/viewer.html?pdfurl=https%3A%2F%2Fsmartgrowthamerica.org%2Fwp-content%2Fuploads%2F2021%2F09%2FEconomic-Benefits-of-FBCs-sRGB.pdf&clen=12461636&chunk=true>
- Société de transport de Montréal (STM), & Association du transport urbain du Québec (ATUQ). (2021). *Mémoire déposé conjointement par la Société de transport de Montréal et l'Association du transport urbain du Québec* (p. 14). <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/viewer.html?pdfurl=https%3A%2F%2Fstatic1.squarespace.com%2Fstatic%2F60379face1793824e9ff7d47%2F%2F6144ad11ce872232c78eb0b0%2F1631890705349%2FMemoire-Strategie-nationale-durbanisme-et-damenagement-des-territoires.pdf&clen=291081&chunk=true>
- St-Germain, F. (s. d.). Chef d'équipe pour la division de l'aménagement de la Communauté métropolitaine de Montréal [Communication personnelle].
- Tellier, L.-N. (2020, janvier 10). Agir radicalement pour stopper l'étalement urbain montréalais. *Le Devoir*. <https://www.ledevoir.com/opinion/libre-opinion/570569/agir-radicalement-pour-stopper-l-etalement-urbain-montrealais>
- Toscano, J. (2014). Comment concilier conservation de la biodiversité et développement urbain ? Le cas du département de l'Hérault (p. 128) [Essai de maîtrise en environnement (M.Env.)]. Université de Sherbrooke.

- Union des municipalités du Québec (UMQ). (2021). *Plateforme municipale pour le climat*.  
<https://umq.qc.ca/wp-content/uploads/2021/04/plateforme-municipale-climat-8avril21.pdf>
- Van Criekingen, M. (2004). Maret I., Etalement urbain et friches industrielles. Revers de l'idéal américain. *Belgeo*. *Revue belge de géographie*, 4, 497-508.
- Ville de Minneapolis. (s.d.). *Explore the Minneapolis 2040 goals*. *Minneapolis 2040*.  
<https://minneapolis2040.com/goals/>
- Ville de Repentigny. (2021). Vers une stratégie nationale d'urbanisme et d'aménagement des territoires (p. 13) [Mémoire]. Ville de Repentigny. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/viewer.html?pdfurl=https%3A%2F%2Frepentigny.ca%2Fsites%2Fdefault%2Ffiles%2F2021-09%2Fville-repentigny\_memoire\_snuat.pdf&clen=5030106&chunk=true
- Wilson, S. J. (2019). Advancing and Integrating Municipal Natural Asset Management through Asset Management Planning in Ontario (p. 52). *Municipal Natural Assets Initiative (MNAI)*.

# ANNEXES

## Annexe 1 : Territoire de la CMM et péri-métropolitain



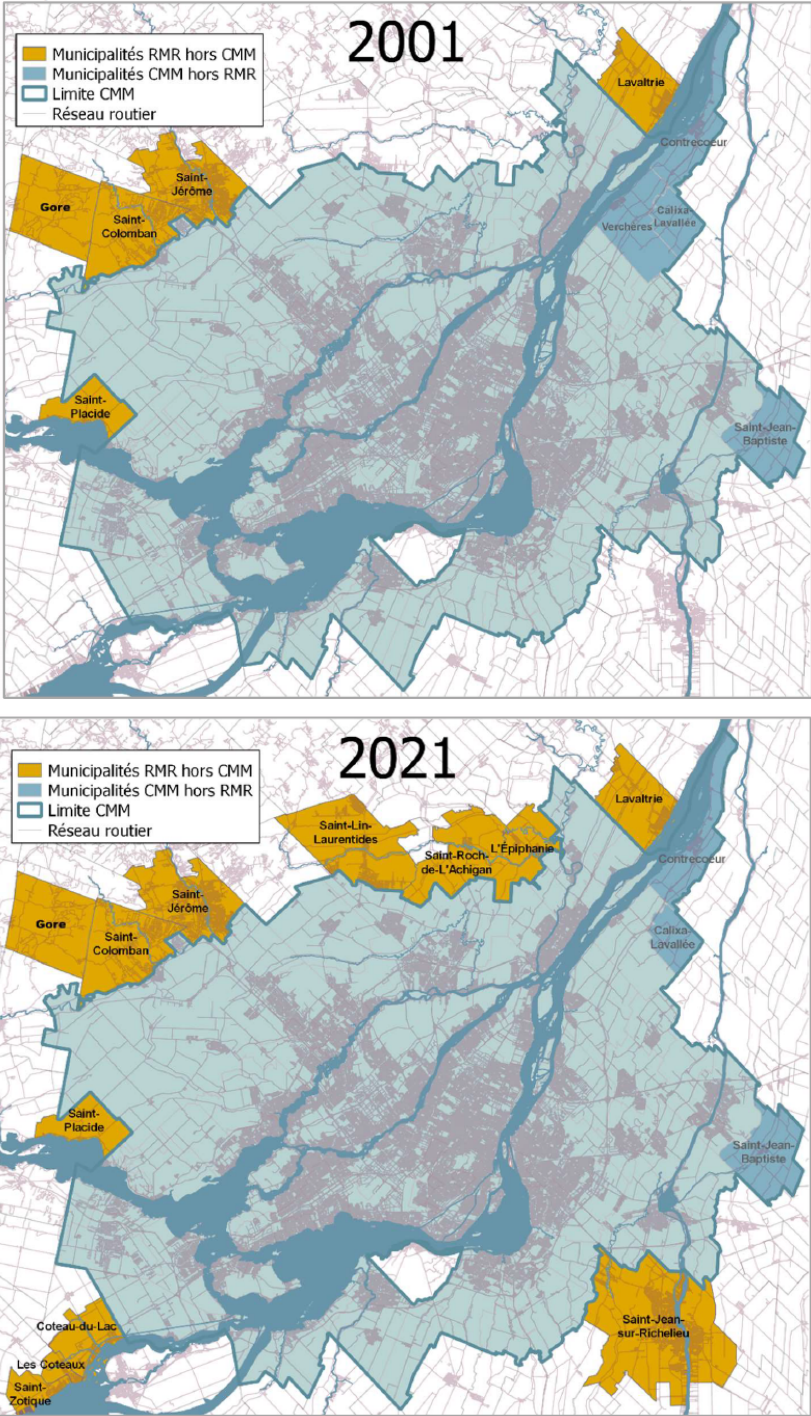
(Communauté métropolitaine de Montréal, 2021a, p.6)

## Annexe 2 : Principe de concordance en urbanisme



(Modifié de : Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH), 2021a)

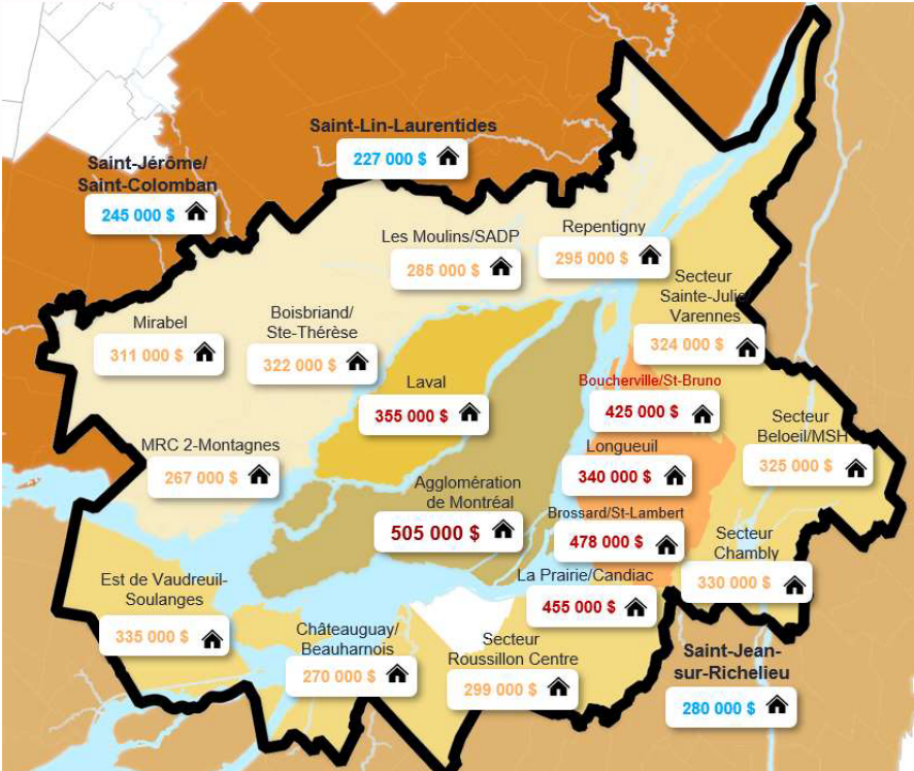
**Annexe 3 : Adéquation entre le territoire de la CMM et celui de la RMR de Montréal**



(Communauté métropolitaine de Montréal, 2020, p.15)

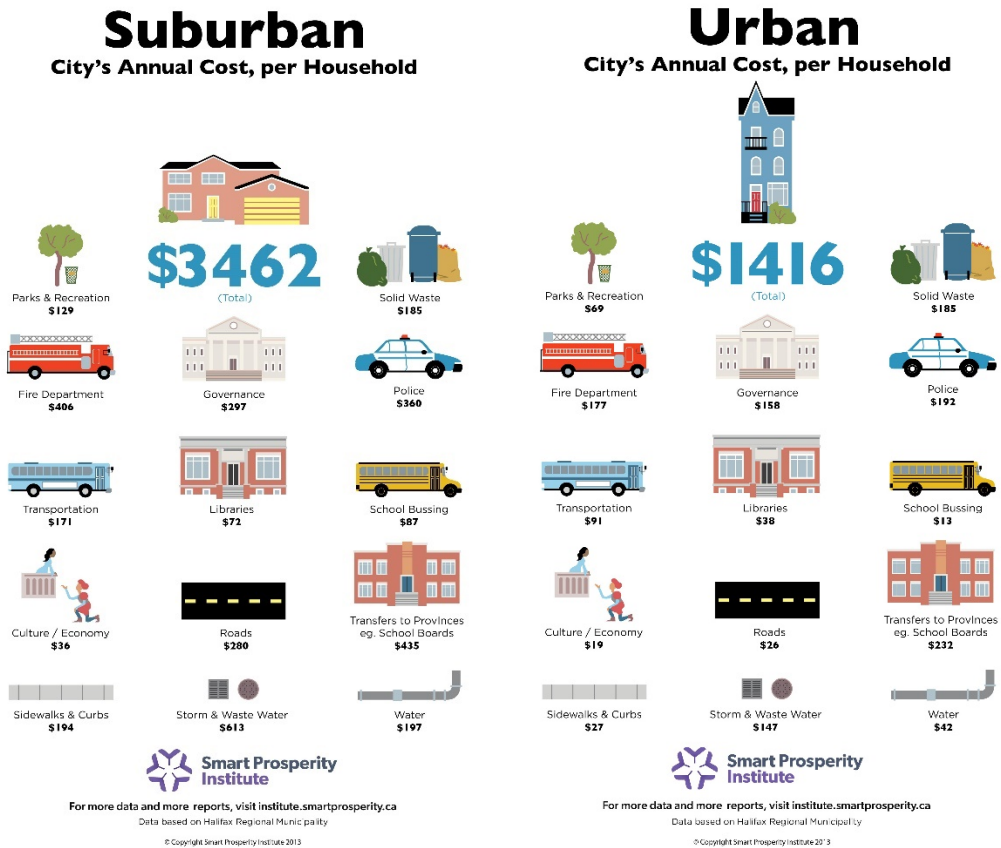


**Annexe 4 : Prix médian (\$) des ventes de maisons individuelles, 2019**



(Communauté métropolitaine de Montréal, 2020, p.30)

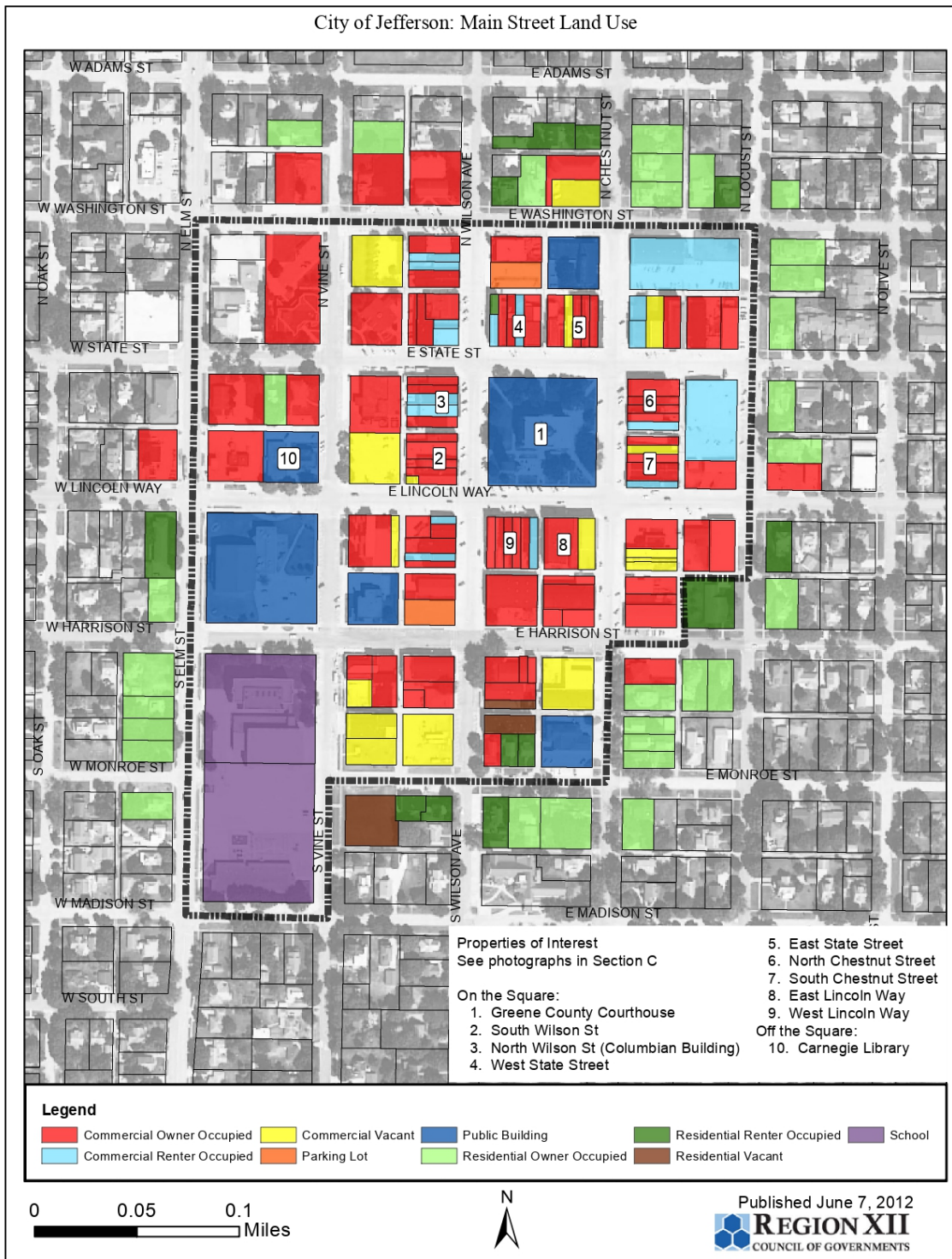
## Annexe 5 : Coûts par ménage de l'étalement urbain



(Smart Prosperity Institute, 2013b, 2013a)



**Annexe 6 : Carte du noyau villageois de la ville de Jefferson, Iowa, États-Unis avant la revitalisation**



(Region XII Council of governments, 2012)

## Annexe 7 : Tableau vierge de la grille des 35 questions pour l'analyse de faisabilité des solutions phares de lutte contre l'étalement suburbain

Dimension éthique Répondre aux besoins d'équité, de justice, de solidarité, de cohérence					
Est-ce que la politique, stratégie, programme ou projet...		Pondération	Évaluation	Piste de bonification	Priorité
1	favorise la solidarité et l'assistance mutuelle entre des personnes ou des groupes?	1			#N/A
2	favorise l'engagement des différents groupes de la communauté?	2			#N/A
3	favorise l'utilisation de ressources et technologique québécoises et/ou canadiennes?	3			#N/A
Dimension écologique Répondre aux besoins de qualité du milieu et de pérennité des ressources					
Est-ce que la politique, stratégie, programme ou projet...		Pondération	Évaluation	Piste de bonification	Priorité
4	favorise l'utilisation des ressources renouvelables et assure les conditions de leur remplacement?	2			#N/A
5	favorise une utilisation judicieuse et rationnelle des ressources non renouvelables en tenant compte de leur caractère irremplaçable?	2			#N/A
6	limite les quantités de pollutions ou de déchets rejetés dans les écosystèmes?	3			#N/A
7	participe à la lutte contre les changements climatiques ?	3			#N/A
8	favorise une utilisation optimale du territoire en fonction de la disponibilité des surfaces et des usages qui en sont faits?	3			#N/A
9	participe à la lutte contre l'étalement urbain ?	3			#N/A
Dimension sociale Répondre aux besoins sociaux et aux aspirations individuelles					
Est-ce que la politique, stratégie, programme ou projet...		Pondération	Évaluation	Piste de bonification	Priorité
10	limite les impacts sur les collectivités (emplois, aménagement, mobilité, milieu de vie, etc.) ?	2			#N/A
11	s'applique à une densité de 210 habitants par kilomètre carré?	3			#N/A
12	limite les impacts sociaux par rapport aux ressources humaines des projets (Réorganisation, source de conflits ...)?	1			#N/A
13	s'applique à une population de 25 000 habitants ?	3			#N/A
Dimension économique Répondre aux besoins matériels					
Est-ce que la politique, stratégie, programme ou projet...		Pondération	Évaluation	Piste de bonification	Priorité
14	favorise des changements dans les modes de production et de consommation en vue de les rendre plus viables et plus responsables sur les plans social et environnemental?	2			#N/A
15	recherche la rentabilité dans une perspective de viabilité financière?	3			#N/A
16	permet une juste redistribution de l'augmentation des richesses et des avantages pour le plus grand nombre?	1			#N/A
Dimension culturelle Répondre aux besoins d'affirmation, d'expression, de protection et de mise en valeur de la diversité des traits culturels					
Est-ce que la politique, stratégie, programme ou projet...		Pondération	Évaluation	Piste de bonification	Priorité
17	protège, met en valeur et favorise la transmission du patrimoine matériel et immatériel?	1			#N/A
18	favorise le dialogue entre et à l'intérieur des cultures ainsi que la diversité des formes d'expressions culturelles?	1			#N/A
19	développe un environnement structuré qui soutient les activités créatives culturelles?	1			#N/A
Dimension gouvernance Répondre à des besoins de participation, de démocratie, d'intégration et de transparence					
Est-ce que la politique, stratégie, programme ou projet...		Pondération	Évaluation	Piste de bonification	Priorité
20	reconnait et encourage la participation du plus grand nombre d'acteurs au processus de décision?	2			#N/A
21	prévoit des mécanismes de suivi et d'évaluation de la prise en compte du développement durable?	1			#N/A
22	s'intègre bien aux caractéristiques de la collectivité où il s'implante?	2			#N/A
23	favorise une gestion responsable des risques?	2			#N/A

(Grille modifiée de : Villeneuve et al., 2014).