

La ville de demain

Rapport de recherche réalisé pour le compte du
ministère des Affaires municipales, des Régions
et de l'Occupation du territoire

CATHERINE MARCHAND
Économiste et urbaniste



Notice bibliographique recommandée

MARCHAND, Catherine (2012). *La ville de demain*, Rapport de recherche réalisé pour le compte du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, 282 p.

Dépôt légal – Février 2012

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

ISBN 978-2-550-64058-5 (PDF seulement)

© Gouvernement du Québec – 2012

TABLE DE MATIÈRES

PRÉAMBULE	I
VOLET I - LE CADRE DE RÉFÉRENCE DE LA <i>VILLE DE DEMAIN</i> - UNE VILLE DURABLE	1
I.1 LA REVUE DE LA LITTÉRATURE	1
I.1.1 La ville et le développement durable : premières prises en compte.....	2
I.1.2 L'Union européenne	2
1.2.1 La Charte d'Aalborg.....	2
1.2.2 Le Plan d'action de Lisbonne - De la Charte à la pratique	4
1.2.3 L'Appel de Hanovre	4
1.2.4 Les engagements d'Aalborg	5
1.2.5 L'Accord de Bristol	5
1.2.6 La Charte de Leipzig sur la ville européenne durable	6
I.1.3 L'International Council for Local Environmental Initiatives - Local Governments for Sustainability.....	7
1.3.1 Les Principes de Melbourne.....	8
1.3.2 Le STAR Community Index	8
I.1.4 Quelques observations	9
I.2. LA VISION PROPOSÉE	10
I.2.1 Les prémisses	10
I.2.2 Quelques exemples d'énoncés de visions	11
I.2.3 La proposition de vision	12
I.2.4 Les caractéristiques de la ville écoresponsable et les objectifs à poursuivre.....	14
2.4.1 L'éconéutralité	16
2.4.2 L'adaptabilité	17
2.4.3 La connectivité	17
2.4.4 La compétitivité	18
2.4.5 L'équité et la solidarité	19
2.4.6 La convivialité et l'inclusivité	19
2.4.7 La ville citoyenne.....	20
2.4.8 L'identité et la créativité	21
I.2.5 De l'utilisation de la vision	25

VOLET II - UN CADRE CONCEPTUEL POUR AMÉNAGER LA VILLE ÉCORESPONSABLE.....	26
II.1. LA REVUE DE LA LITTÉRATURE.....	26
II.1.1 Les principes proposés à l'échelle de la ville.....	26
1.1.1 La Croissance intelligente	26
1.1.2 Le Nouvel Urbanisme	27
1.1.3 City Building - Nine Planning Principles for the Twenty-First Century.....	30
1.1.4 Le <i>STAR Community Index</i>	30
1.1.5 <i>Ecocity</i>	32
II.1.2 Les principes proposés à l'échelle du quartier.....	34
1.2.1 La Charte de développement durable	34
1.2.2 @d aménagement durable®.....	36
1.2.3 HQE™- Aménagement	37
1.2.4 Les écoquartiers de la Fédération des Epl	42
1.2.5 <i>Eco-Towns</i>	44
1.2.6 <i>LEED-2009 for Neighborhood Development</i>	46
1.2.7 <i>One-Planet Communities</i>	48
II.1.3 Quelques observations	49
II.2. LE CADRE CONCEPTUEL POUR AMÉNAGER LA VILLE ÉCORESPONSABLE	50
II.2.1 Les prémisses	50
II.2.2 La composition du cadre conceptuel	51
2.2.1 Les conditions d'aménagement.....	52
2.2.1.1 Respecter la compatibilité.....	52
2.2.1.2 Accroître l'efficience	53
2.2.1.3 Privilégier la proximité	53
2.2.1.4 Privilégier la compacité	53
2.2.1.5 Favoriser la densité	54
2.2.1.6 Favoriser l'animation.....	54
2.2.1.7 Promouvoir la pluralité	54
2.2.1.8 Promouvoir la mixité.....	55
2.2.1.9 Assurer l'accessibilité	55
2.2.1.10 Assurer la fluidité	55
2.2.1.11 En résumé.....	56
2.2.2 Les composantes de l'aménagement.....	56
2.2.2.1 La localisation.....	57
2.2.2.2 L'occupation.....	57

2.2.2.3 Les systèmes de transport.....	57
2.2.2.4 Quelques commentaires	58
2.2.3 Les objectifs.....	58
II.2.3 QUELQUES COMMENTAIRES	97
VOLET III - DES OUTILS D'AUTOÉVALUATION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE	99
III.1. LA REVUE DE LA LITTÉRATURE.....	99
III.1.1 LES OUTILS D'AUTOÉVALUATION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE	99
1.1.1 <i>Community Sustainability Assessment</i>	99
1.1.2 <i>Le Cadre de référence pour les villes durables européennes</i>	101
1.1.3 <i>Colorado Community Sustainability Guide</i>	102
1.1.4 <i>GreeningUSA - 12 Traits© of Sustainable Communities</i>	104
1.1.5 <i>Municipalities of Newfoundland and Labrador Association</i>	105
1.1.6 <i>Saskatchewan Municipal Affairs</i>	107
1.1.7 <i>Le Baromètre du développement durable</i>	108
1.1.7.1 <i>Le Baromètre Breton du développement durable et solidaire</i>	108
1.1.7.2 <i>Le Baromètre du développement durable en Provence Alpes Côte d'Azur (PACA)</i>	109
III.1.2 LES OUTILS D'AUTOÉVALUATION ASSOCIÉS À LA CROISSANCE INTELLIGENTE	110
1.2.1 <i>New Jersey Future</i>	110
1.2.1.1 <i>Community Design Scorecard</i>	111
1.2.1.2 <i>Municipal Review Scorecard</i>	112
1.2.2 <i>Colorado Smart Growth Scorecard</i>	113
III.1.3 QUELQUES COMMENTAIRES	114
VOLET IV – QUELQUES EXEMPLES DE DÉMARCHES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE	115
IV.1. DES EXEMPLES CANADIENS	116
IV.1.1 L'ALBERTA	116
1.1.1 <i>Calgary</i>	118
1.1.2 <i>Fort Saskatchewan</i>	123
1.1.3 <i>St. Albert</i>	127
IV.1.2 LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.....	132
2.1.1 <i>Dawson Creek</i>	133
2.1.2 <i>Golden</i>	138
2.1.3 <i>Vancouver</i>	140
IV.1.3 LE NOUVEAU-BRUNSWICK.....	144
3.1.1 <i>Bouctouche</i>	146

3.1.2	Fredericton.....	148
IV.1.4	LA NOUVELLE-ÉCOSSE.....	150
4.1.1	Halifax Regional Municipality.....	152
4.1.2	New Glasgow	155
IV.1.5	L'ONTARIO	158
5.1.1	Hamilton.....	159
5.1.2	North Bay	165
5.1.3	Prince Edward County.....	168
IV.2.	DES EXEMPLES AMÉRICAINS.....	171
IV.2.1	LE MAINE.....	171
2.1.1	Manchester	172
2.1.2	Saco	174
2.1.3	Yarmouth	178
IV.2.2	LE MARYLAND.....	180
2.2.1	Carroll County	185
2.2.2	Frederick County.....	189
2.2.3	Talbot County.....	193
IV.2.3	L'OREGON	196
2.3.1	Corvallis.....	198
2.3.2	Gresham.....	203
2.3.3	Portland.....	209
IV.2.4	LE TEXAS.....	215
2.4.1	Austin	216
2.4.2	Lockhart.....	225
2.4.3	San Marcos.....	227
IV.2.5	LE VERMONT.....	230
2.5.1	Burke	233
2.5.2	Manchester	234
2.5.3	Waitsfield	236
IV.3.	QUELQUES CONCLUSIONS.....	240
	ANNEXE 1 - LISTE DES MOTS OU EXPRESSIONS RECHERCHÉS	A1-1
	ANNEXE 2 - LISTE DES SITES INTERNET CONSULTÉS.....	A2-1
	ANNEXE 3 - ARTICLES - PUBLICATIONS DE RÉFÉRENCE.....	A3-1
	ANNEXE 4 - AUTRES EXEMPLES CANADIENS	A4-1

ANNEXE 5 - AUTRES EXEMPLES AMÉRICAINS A5-1
ANNEXE 6 - NOTE TERMINOLOGIQUE A6-1

PRÉAMBULE

Le mandat de recherche sur la *Ville de demain* a pour but premier d'alimenter la réflexion du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire dans la poursuite de ses initiatives en vue de promouvoir les principes du développement durable à l'échelle du territoire.

Depuis 2004, le gouvernement du Québec a fait du développement durable l'une de ses priorités. Le *Plan de développement durable du Québec*¹ identifiait les principales étapes à franchir incluant l'adoption d'une loi, un énoncé de vision et la formulation d'une stratégie de développement durable devant encadrer les actions des ministères et organismes.

En 2006, la *Loi sur le développement durable* (LDD) était adoptée visant à assurer la cohérence des actions gouvernementales en matière de développement durable.

En 2007, la *Stratégie gouvernementale de développement durable*² définissait neuf (9) orientations stratégiques dont l'une concerne tout particulièrement la *Ville de demain* soit l'orientation stratégique 6 : « Aménager et développer le territoire de façon durable et intégrée », l'une des trois (3) orientations stratégiques prioritaires.

Les 16 principes du développement durable inscrits dans la Loi constituent le cadre premier de référence pour donner corps à cette orientation stratégique. Le projet de loi édictant la *Loi sur l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme* constitue l'une des actions pour donner suite à cette orientation stratégique. Cet projet de loi « institue un régime visant à favoriser un aménagement, une occupation et un développement durables du territoire axés sur la poursuite d'objectifs clairs et cohérents »³.

Le mandat de recherche vise à documenter et à proposer des éléments pour traduire cette orientation stratégique à l'échelle de la *Ville de demain*, une entité territoriale, sociale et économique.

Le mandat de recherche se compose de quatre (4) volets distincts mais complémentaires :

- Volet I Un cadre de référence de la *Ville de demain*, une ville durable :
Une vision, des caractéristiques et des objectifs
- Volet II Un cadre conceptuel pour aménager et développer le territoire de façon durable et intégrée
- Volet III Des outils d'autoévaluation du développement durable à l'échelle de la ville et du quartier
- Volet IV Des exemples de démarches de développement durable mises en œuvre par des villes canadiennes et américaines

¹ GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (2004). Plan de développement durable du Québec - Document de consultation

² GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (2007). Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013

³ GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (2011). Projet de loi, *Loi sur l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme*, a. 1

VOLET I - LE CADRE DE RÉFÉRENCE DE LA VILLE DE DEMAIN - UNE VILLE DURABLE

Dans ce rapport de recherche, l'expression « Ville de demain » correspond à la ville non pas définie en tant qu'entité administrative ou politique mais à la ville en tant qu'entité territoriale, sociale et économique.

La *Loi sur le développement durable* reflète les valeurs de la société québécoise et son interprétation du concept de développement durable : ses 16 principes encadrent toutes les démarches de développement durable du gouvernement du Québec, y compris la démarche entreprise visant à aménager et développer le territoire de façon durable et intégrée.

Le cadre de référence vise à proposer une vision pour la *Ville de demain*, une ville durable, qui réponde aux principes du développement durable : la vision se compose d'un énoncé, des caractéristiques ou qualités recherchées et s'accompagne d'objectifs à poursuivre pour que cette vision se matérialise.

I.1 La revue de la littérature

La revue de la littérature a visé à documenter les approches mises de l'avant pour passer du concept d'un développement durable à celui d'un territoire durable, d'une ville ou d'une région durable.

Cette revue a visé à identifier :

- des visions formulées dans une perspective de développement durable ; à l'échelle de la ville de manière générale, non pas d'une ville en particulier ; sous l'ensemble de ses dimensions : environnementale, sociétale et économique ;
- des visions ayant fait l'objet d'une adhésion formelle de la part de gouvernements ou d'associations reconnues plutôt que des visions théoriques.

Cette revue a permis d'identifier des visions successives formulées à l'échelle de l'Union Européenne, aux niveaux des ministres ou encore des maires, qui témoignent de l'évolution de la pensée en matière de développement durable et de la perception des défis qui se dessinent. À l'échelle internationale, ce sont les visions proposées par une association regroupant des administrations locales de plus de 70 pays, ICLEI - Local Governments for Sustainability qui ont été identifiées.

Au Canada et aux États-Unis, la revue n'a pas permis d'identifier des visions à l'échelle de la ville de manière générale, exception d'une toute récente publication de l'ICLEI-USA. Certes, plusieurs organismes et associations adhèrent à une approche de développement durable mais s'attachent davantage au volet de l'aménagement physique de la ville et de ses quartiers : la Croissance intelligente (« *Smart Growth* »), le nouvel urbanisme (« *New Urbanism* »), les collectivités viables (« *sustainable communities* »), toutes ces approches font une large place à l'aménagement, sans pour autant proposer une vision de la ville sous toutes ses dimensions. Ces approches ont été utiles à la formulation du cadre conceptuel pour l'aménagement qui fait l'objet du Volet II de ce rapport de recherche. De même, la revue de la littérature a permis d'identifier des visions et des démarches adoptées par des villes canadiennes et américaines qui sont documentées au Volet IV de ce rapport de recherche.

Les enseignements de la revue de littérature ont contribué à formuler une proposition de vision et à cerner les caractéristiques à rechercher en prenant appui sur le cadre québécois du développement durable.

I.1.1 La ville et le développement durable : premières prises en compte

La Commission mondiale sur l'environnement et le développement mieux connue sous le nom de la Commission Brundtland a proposé la première une définition du développement durable. Le rapport de la Commission a fait état du « défi urbain » : la concentration sans précédent des populations dans les villes et la croissance démographique, les pressions exercées sur les infrastructures, les équipements, les ressources et les services. Le rapport indique qu'il faudra « élaborer des stratégies précises d'occupation du sol pour guider le processus d'urbanisation »⁴. La décentralisation, la bonne gestion municipale, la coopération, la mobilisation des compétences sont mises de l'avant comme des mesures favorables à un développement durable des villes.

La Commission s'est attachée tout particulièrement au défi urbain dans les pays en voie de développement, à la crise urbaine, mais a aussi souligné la dégradation des infrastructures et de l'environnement tout particulièrement de la qualité de l'air et de l'eau, le dépérissement du centre des villes, les populations marginalisées (chômeurs, personnes âgées, minorités raciales et ethniques)⁵.

En 1992, lors du Sommet de la Terre à Rio, la Conférence sur l'environnement et le développement des Nations Unies adoptait la *Déclaration de Rio sur l'Environnement et le Développement et le Plan d'action 21*⁶ (« Agenda 21 »). Le chapitre 28 est consacré aux initiatives des collectivités locales à l'appui du *Plan d'action 21*, une première reconnaissance du rôle spécifique voire stratégique des collectivités locales.

«Les problèmes abordés dans Action 21 qui procèdent des activités locales sont si nombreux que la participation et la coopération des collectivités à ce niveau seront un facteur déterminant pour atteindre les objectifs du programme. En effet, ce sont les collectivités locales qui construisent, exploitent et entretiennent les infrastructures économiques, sociales et environnementales, qui surveillent les processus de planification, qui fixent les orientations et la réglementation locales en matière d'environnement et qui apportent leur concours à l'application des politiques de l'environnement adoptées à l'échelon national ou international. Elles jouent, au niveau administratif le plus proche de la population, un rôle essentiel dans l'éducation, la mobilisation et la prise en compte des vues du public en faveur d'un développement durable.»⁷

Les objectifs visés par le Plan incluait le développement de la coopération technique, le renforcement de l'échange d'informations et de données sur les expériences des collectivités locales et l'adoption d'un programme « Action 21 ».

I.1.2 L'Union européenne

1.2.1 La Charte d'Aalborg

Dans les suites du Sommet de la Terre en mai 1994, les participants à la Conférence européenne sur les villes durables adoptent la *Charte des villes européennes pour la durabilité* connue sous le nom de la *Charte d'Aalborg*⁸. La Charte comprend une déclaration commune, définit une campagne des villes européennes durables et la participation au processus local de l'Action 21, les plans locaux en faveur de la durabilité.

⁴ COMMISSION MONDIALE SUR L'ENVIRONNEMENT ET LE DÉVELOPPEMENT (1987). p. 22

⁵ Op. cit., p. 197-198

⁶ NATIONS UNIES (1992). Plan d'action 21 <http://www.un.org/esa/sustdev/documents/agenda21/french/action0.htm>

⁷ Op. cit., a. 28.1

⁸ Les signataires de la Charte d'Aalborg sont des villes. Voir la liste des signataires à <http://www.aalborgplus10.dk/default.aspx?m=2&i=308>

Les défis à relever sont à cette époque principalement associés au capital naturel, à l'environnement : le mode de vie urbain - occupation du sol, transport, production industrielle, agriculture - est perçu comme essentiellement responsable des nombreux problèmes environnementaux.

La notion de durabilité telle qu'énoncée dans la Charte est aussi très étroitement liée au capital naturel. « *Nous, villes, comprenons que le concept de développement durable nous conduit à fonder notre niveau de vie sur le capital que constitue la nature. (...) Environnement durable est synonyme de maintien du capital naturel. (...) En outre, environnement durable suppose le maintien de la biodiversité, de la santé publique et de la qualité de l'air, de l'eau et du sol à des niveaux suffisants pour protéger durablement la vie humaine, la faune et la flore.*⁹ »

La justice sociale, l'économie durable, l'équité reposent selon cette Charte sur un environnement viable.

Pour parvenir à la durabilité, la Charte propose un ensemble de principes à intégrer aux politiques urbaines locales. Ces principes sont :

- **Un processus d'innovation et d'équilibre au plan local** : un système de gestion fondé sur un retour d'information permanent sur les activités pour favoriser les décisions qui favorisent l'équilibre de l'écosystème urbain ;
- **Une économie urbaine vers la durabilité** : des investissements dictés, par ordre de priorité, pour conserver le capital naturel restant, favoriser la croissance du capital naturel en réduisant le niveau d'exploitation, constituer de nouvelles réserves en capital naturel et accroître le rendement final des produits (bâtiments écoénergétiques, transports urbains respectueux de l'environnement) ;
- **Une justice sociale pour une durabilité urbaine** : intégrer à la protection de l'environnement, les exigences sociales essentielles de la population ainsi que les programmes d'action sanitaire, de l'emploi et du logement ;
- **Un aménagement durable du territoire** : adopter des politiques d'aménagement fondées sur une évaluation stratégique des effets sur l'environnement, tirer parti de la concentration urbaine en matière de services publics, combiner différentes fonctions pour réduire les besoins de mobilité, équilibrer les flux entre la ville et la campagne ;
- **Une mobilité urbaine durable** : améliorer l'accessibilité tout en maintenant le bien-être social et les modes de vie urbains et en diminuant le besoin de mobilité ; donner priorité aux moyens de transport respectueux de l'environnement et les placer au centre des efforts de planification ;
- **Une responsabilité à l'égard du changement climatique mondial** : réduire les émissions de gaz à effet de serre, protéger les ressources en biomasse, mettre en place des solutions de remplacement viables, des énergies renouvelables ;
- **La prévention de l'intoxication des écosystèmes** : arrêter la pollution et la prévenir à la source ;
- **L'autogestion au plan local** : reconnaître le principe de subsidiarité et disposer en conséquence des pouvoirs suffisants et des ressources financières nécessaires ;
- **Les instruments de la gestion urbaine orientée vers la durabilité** : créer de nouveaux systèmes budgétaires qui prennent en compte les ressources naturelles et financières ; recourir à la planification environnementale, à des instruments réglementaires et économiques et à des mécanismes de sensibilisation comme la participation publique.

⁹ Charte des villes européennes pour la durabilité (1994). a. 1.2

1.2.2 Le Plan d'action de Lisbonne - De la Charte à la pratique

À la deuxième Conférence européenne des villes durables en 1996, les 1 000 représentants des pouvoirs locaux et régionaux de toute l'Europe ont approuvé le *Plan d'action de Lisbonne - De la Charte à la pratique*¹⁰. La première phase associée à l'adoption de la Charte d'Aalborg était consacrée principalement à la diffusion du concept de la durabilité locale.

Le Plan d'action n'introduit pas de modification à la notion de développement durable ni aux principes inclus dans la Charte. Le Plan d'action vise principalement à définir les conditions de la mise en œuvre des principes de la Charte notamment via le lancement du processus de l'Agenda 21 et à la réalisation de plans de durabilité locale. L'un des éléments du Plan d'action précise les objectifs et la manière de prendre en compte le développement de l'environnement, marquant en quelque sorte un tournant par rapport à l'approche initiale étroitement associée au capital naturel.

*« Nous intégrerons le développement de l'environnement au développement social et économique pour améliorer la santé publique et la qualité de vie de nos citoyens »*¹¹.

1.2.3 L'Appel de Hanovre

À la troisième Conférence européenne des villes durables en 2000, les 250 maires de 36 états européens réunis à Hanovre ont lancé l'*Appel de Hanovre* qui reflète une évolution de la pensée en matière de développement durable et la reconnaissance de nouveaux défis.

Les défis principaux à relever ont une portée plus large que l'environnement. Ces défis¹² comprennent notamment : le changement climatique, le manque de ressources en eau, la diminution de la biodiversité dont les causes incluent la pollution de l'air causée par les citoyens des villes ; la globalisation de l'économie qui réduit le pouvoir politique et l'influence des citoyens sur leurs conditions de vie ; la population vieillissante, la pauvreté chronique et la hausse du chômage et l'accroissement concomitant des inégalités ; la rapidité sans précédent du développement technologique et les changements introduits par les nouvelles technologies de l'information qui modifient la manière de vivre des citoyens, la façon dont la ville s'autogère et dont les citoyens s'identifient avec elle.

Les principes énoncés ont aussi évolué et englobent l'ensemble des dimensions du développement durable : équité et justice sociales, lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale pour créer un environnement sain et vivable ; respect des différences culturelles, sexuelles, religieuses, raciales et d'âge ; une économie socialement équitable et écologiquement efficace ; l'intégration des citoyens et le partenariat pour réaliser une vision globale de façon intégrée et holistique.

Au niveau de la ville, l'*Appel de Hanovre* prône « une politique locale qui réduit les empreintes écologiques »¹³ ; une « planification urbaine intégrée, le développement dense des villes, la réhabilitation des espaces urbains et industriels défavorisés, l'utilisation réduite et plus efficace des terres et d'autres ressources naturelles, le transport public régional et l'exploitation des ressources énergétiques, ainsi que le combat contre l'exclusion sociale, le chômage et la pauvreté »¹⁴.

¹⁰ Plan d'action de Lisbonne - De la Charte à la pratique (1996). http://euronet.uwe.ac.uk/www.sustainable-cities.org/lis_fr.html

¹¹ Op. cit., a. 7

¹² L'Appel de Hanovre (2000). a.3.

¹³ Op. cit., C.5

¹⁴ Op. cit., C.6

1.2.4 Les engagements d'Aalborg

En 2004, dix ans après l'adoption de la *Charte d'Aalborg*, les collectivités locales européennes ont confirmé leur « *vision partagée du futur durable* »¹⁵ de leurs communautés.

Ce document présente pour la première fois un énoncé de vision de la ville :

« *Notre vision est celle des villes ouvertes et accueillantes, prospères, créatives et durables, qui fournissent une bonne qualité de vie à tous nos concitoyens et permettent leur participation à tous les aspects de la vie urbaine* »¹⁶.

Parmi les défis à relever, ce document ajoute de nouveaux défis à ceux évoqués dans les déclarations antérieures : les risques d'origine humaine et naturelle, la création d'emplois dans une économie basée sur le savoir, la réponse aux changements démographiques et la gestion de la diversité culturelle.

Les *10 engagements d'Aalborg* constituent des principes auxquels les signataires adhèrent et ils se committent à définir des buts locaux spécifiques en fonction de ces principes et à faire rapport régulièrement sur les progrès accomplis.

Les 10 engagements sont :

- **Gouvernance** : stimuler les processus décisionnels par un recours accru à la démocratie participative ;
- **Gestion locale vers la durabilité** : mettre en application des cycles efficaces de gestion, de la formulation à l'évaluation ;
- **Biens naturels communs** : assumer entièrement leur responsabilité dans la protection et la préservation des biens naturels communs et dans la garantie d'un accès équitable à ceux-ci ;
- **Consommation responsable et choix de style de vie** : adopter et faciliter une utilisation prudente et efficace des ressources et encourager la consommation et la production durables ;
- **Planification et conception** : tenir un rôle stratégique dans la planification et la conception urbaines en y intégrant les aspects environnementaux, sociaux, économiques, de santé et culturels au profit de tous ;
- **Mobilité améliorée, trafic limité** : reconnaître la relation entre transports, santé et environnement et favoriser puissamment les choix assurant une mobilité durable ;
- **Actions locales pour la santé** : protéger et promouvoir la santé et le bien-être de leurs concitoyens ;
- **Économie locale vivante et durable** : créer et soutenir une économie locale vivante qui donne accès à l'emploi sans porter préjudice à l'environnement ;
- **Équité sociale et justice** : soutenir les communautés ouvertes et solidaires ;
- **Du local au global** : assumer leur responsabilité globale pour atteindre la paix, la justice, l'équité, le développement durable et la protection climatique.

1.2.5 L'Accord de Bristol

En 2005, dans le cadre d'une réunion informelle des ministres européens en charge du développement urbain et de représentants d'institutions européennes, les participants ont adopté l'*Accord de Bristol*¹⁷ qui propose une vision commune européenne des caractéristiques qui définissent une collectivité durable réussie.

¹⁵ Aalborg+10 - Inspiring Futures (2004).

¹⁶ Aalborg+10, p. 1

¹⁷ UNION EUROPÉENNE (2005). Bristol Accord

http://www.eukn.org/E_library/Urban_Policy/Bristol_Accord_UK_Presidency_EU_Ministerial_Informal_on_Sustainable_Communities

L'Accord propose un autre énoncé de vision qui prend pour appui la *Charte d'Aalborg* et ses engagements ainsi que des études réalisées par différentes instances européennes.

« Sustainable communities are places where people want to live and work, now and in the future. They meet the diverse needs of existing and future residents, are sensitive to their environment, and contribute to a high quality of life. They are safe and inclusive, well planned, built and run, and offer equality of opportunity and good services for all. »¹⁸

L'Accord définit des conditions préalables à respecter dans le but de créer des collectivités durables : la croissance économique nécessaire pour permettre les investissements requis ; l'inclusion et la justice sociales, le rôle des villes, leur identité culturelle et la promotion de l'excellence ; la capacité de répondre aux défis de la ségrégation sociale à toutes les échelles spatiales ; l'intégration et l'équilibre entre les dimensions du développement durable et entre les générations ; la reconnaissance que des collectivités viables peuvent exister à différentes échelles spatiales - le quartier, la petite ville ou le village, la ville, la région.

L'Accord de Bristol propose huit (8) caractéristiques d'une collectivité viable. La collectivité viable doit être :

- **Active, inclusive et sécuritaire** : juste, tolérante et assurant la cohésion avec une culture locale forte ;
- **Bien gérée** : assurant une participation efficiente et inclusive, une représentation équitable et faisant preuve de leadership ;
- **Bien connectée** : offrant des services de transport et de communication qui relient les personnes aux emplois, aux écoles, aux services de santé et aux autres services ;
- **Soucieuse de l'environnement** : offrant des milieux de vie qui sont respectueux de l'environnement ;
- **Florissante** : une économie locale prospère, diversifiée et innovante ;
- **Bien conçue et construite** : mettant de l'avant un environnement naturel et construit de qualité ;
- **Équitable pour tous** : incluant ceux d'autres collectivités, des générations actuelles et futures.

1.2.6 La Charte de Leipzig sur la ville européenne durable

La *Charte de Leipzig sur la ville européenne durable*¹⁹ a été adoptée en 2007 par les ministres européens en charge du développement urbain. Cette Charte énonce une série de principes et de concepts communs pour la politique de développement urbain des États membres de l'Union européenne.

La Charte précise la nécessité *« de tenir compte, à la fois et sans restriction, de toutes les dimensions du développement durable, à savoir la prospérité économique, l'équilibre social, le respect des impératifs écologiques »,* et *« de tenir compte des exigences au niveau culturel et au niveau de la salubrité »²⁰*.

La Charte offre une nouvelle formulation des défis à relever : problèmes démographiques, signes de déséquilibre social et d'exclusion, maintien de l'équilibre social, préservation de la diversité culturelle et souci d'assurer une qualité architecturale et écologique élevées. Elle entérine l'Accord de Bristol incluant la vision de la collectivité viable et ses huit (8) caractéristiques.

¹⁸ Op. cit., p.12

¹⁹ UNION EUROPÉENNE (2007). Charte de Leipzig sur la ville européenne durable
http://www.eu2007.de/fr/News/download_docs/Mai/0524-AN/075DokumentLeipzigCharta.pdf

²⁰ Op. cit., p. 1-2

Les principes communs incluent :

- de concevoir une politique de développement urbain intégrée, prenant en compte simultanément et de manière équitable les impératifs et les intérêts essentiels au développement des villes ;
- d'accorder un intérêt particulier aux quartiers urbains défavorisés.

1.1.3 L'International Council for Local Environmental Initiatives - Local Governments for Sustainability

ICLEI - CHARTER

Charter 1.7 - Principles

The Association shall promote, and ask its individual members to adopt, the following Earth Charter Principles to guide local action:

- (1) Respect Earth and life in all its diversity.
- (2) Care for the community of life with understanding, compassion, and love.
- (3) Build democratic societies that are just, participatory, sustainable, and peaceful.
- (4) Secure Earth's bounty and beauty for present and future generations.
- (5) Protect and restore the integrity of Earth's ecological systems, with special concern for biological diversity and the natural processes that sustain life.
- (6) Prevent harm as the best method of environmental protection and, when knowledge is limited, apply a precautionary approach.
- (7) Adopt patterns of production, consumption, and reproduction that safeguard Earth's regenerative capacities, human rights, and community well-being.
- (8) Advance the study of ecological sustainability and promote the open exchange and wide application of the knowledge acquired.
- (9) Eradicate poverty as an ethical, social, and environmental imperative.
- (10) Ensure that economic activities and institutions at all levels promote human development in an equitable and sustainable manner.
- (11) Affirm gender equality and equity as prerequisites to sustainable development and ensure universal access to education, health care, and economic opportunity.
- (12) Uphold the right of all, without discrimination, to a natural and social environment supportive of human dignity, bodily health, and spiritual well-being, with special attention to the rights of indigenous peoples and minorities.
- (13) Strengthen democratic institutions at all levels, and provide transparency and accountability in governance, inclusive participation in decision making, and access to justice.
- (14) Integrate into formal education and life-long learning the knowledge, values, and skills needed for a sustainable way of life.
- (15) Treat all living beings with respect and consideration.
- (16) Promote a culture of tolerance, nonviolence, and peace.

The Association shall develop, and encourage its members to use, a framework for measuring performance in the area of sustainable development and environment.

<http://www.iclei.org/index.php?id=8554>

L'International Council for Local Environmental Initiatives (ICLEI) est une association fondée en 1990 par des représentants des administrations locales de plus de 40 pays. En 2003, la Charte de l'association a été modifiée pour mieux refléter les défis actuels auxquels font face les administrations locales et le nom de l'association a été modifié pour y ajouter « Local Governments for Sustainability ».

La Charte constituante d'ICLEI requiert des membres d'adopter des principes devant guider l'action locale, les « *Earth Charter Principles* » qui se veulent la traduction des principes du développement durable à l'échelle locale.

ICLEI s'est intéressée dès le début aux questions de développement durable et aux implications pour les administrations locales. ICLEI a organisé huit (8) Congrès mondiaux depuis 1990 dont plusieurs ont porté sur les questions d'environnement et de développement durable.

ICLEI s'intéresse également au changement climatique. Dès 1993, elle a initié une campagne des villes pour la protection du climat et offre un programme qui propose notamment des outils pour l'atténuation et l'adaptation au changement climatique.

Au niveau des collectivités viables, l'ICLEI appuie ou a mis en place des initiatives aux niveaux de planification, de la résilience, de l'éco-efficacité, de la viabilité économique, de la biodiversité et de l'écomobilité.

1.3.1 Les Principes de Melbourne

En 2002, ICLEI a été l'un des acteurs principaux ayant participé à l'élaboration des *Principes de Melbourne* (« *Melbourne Principles* ») visant à appuyer les villes qui souhaitent respecter les objectifs du développement durable. Ces principes ont été élaborés lors d'une charrette internationale réunissant une quarantaine d'experts réunis à Melbourne sous l'égide du United Nations Environment Programme - International Environmental Technology Centre et de l'Environment Protection Authority de Victoria (Australie) avec la participation d'ICLEI.

Les enjeux principaux qui sont sous-jacents à ces principes concernent l'impact des villes sur l'environnement naturel et l'exploitation des ressources naturelles, un impact croissant avec l'urbanisation accélérée, en lien direct avec le rapport de la Commission Brundtland.

La vision énoncée propose la création de villes durables :

« *To create environmentally healthy, vibrant and sustainable cities where people respect one another and nature, to the benefit of all.*²¹ »

Dix principes sont proposés :

- Élaborer une vision à long terme pour les villes fondée sur le développement durable, l'équité intergénérationnelle, sociale, économique et politique, et respectant leur individualité ;
- Assurer à long terme la sécurité économique et sociale ;
- Reconnaître la valeur intrinsèque de la biodiversité et des écosystèmes naturels, les protéger et les restaurer ;
- Doter les villes des moyens pour minimiser leur empreinte écologique ;
- Mettre à contribution les caractéristiques des écosystèmes dans le développement et la mise en valeur de villes saines et durables ;
- Reconnaître et mettre à contribution les caractéristiques distinctives des villes, incluant les valeurs humaines et culturelles, l'histoire et les systèmes naturels ;
- Habilitier les personnes (« *empower people* ») et encourager la participation ;
- Établir et étendre les réseaux de coopération, les doter des moyens nécessaires, en vue de réaliser un avenir commun durable ;
- Promouvoir la production et la consommation durables, par le recours à des technologies appropriées et la gestion efficace de la demande ;
- Favoriser l'amélioration continue en mettant en place des systèmes robustes et transparents de reddition des comptes, et en adoptant des principes de bonne gouvernance.

1.3.2 Le STAR Community Index

En 2010, ICLEI-USA a publié le *STAR Community Index™ Sustainability Goals and Guiding Principles* qui constitue le premier jalon dans le développement d'un système national de gestion de la performance à l'intention des villes américaines, pour permettre à celles-ci de mesurer et évaluer leur performance en matière de développement durable. Le *STAR Community Index™* est le fruit d'une collaboration entre ICLEI-USA, l'U.S. Green Building Council, le Center for American Progress et le National League of Cities.

²¹ ICLEI (2002). Melbourne Principles

http://www.iclei.org/fileadmin/user_upload/documents/ANZ/WhatWeDo/TBL/Melbourne_Principles.pdf

Le système STAR se compose de 10 principes et de 81 objectifs. Les 10 principes sont formulés comme des énoncés simples et évocateurs et dont une traduction rendrait difficilement compte de la saveur, du ton :

- *Think - and act - systematically*
- *Instil resiliency*
- *Foster innovation*
- *Redefine progress*
- *Live within means*
- *Cultivate collaboration*
- *Ensure equity*
- *Embrace diversity*
- *Inspire leadership*
- *Continuously improve*

Des objectifs sont proposés en distinguant les trois (3) dimensions du développement durable, l'environnement, l'économie et la société, et pour chacune de ces dimensions, des axes d'intervention sont identifiés. Pour l'environnement, ces axes incluent les systèmes naturels, la planification et le design, l'énergie et le climat ; pour l'économie, ce sont la prospérité économique et l'emploi et la formation de la main-d'œuvre ; finalement, pour la société, les axes proposés sont l'éducation, les arts et la communauté, la santé et la sécurité, l'abordabilité et l'équité sociale.

I.1.4 Quelques observations

La revue de la littérature dont il a été fait état ici montre une évolution depuis 1987 de la manière d'aborder la question du développement durable à l'échelle de la ville. D'une position initiale où l'accent était avant tout mis sur la dimension environnementale, sur le capital naturel, l'on a assisté à une prise en compte graduelle de l'ensemble des dimensions du développement durable.

Les différentes propositions de visions, de principes et d'objectifs s'attachent à la ville en tant qu'entité territoriale, sociale et économique, sans se limiter aux seules compétences des administrations territoriales.

Les différentes approches proposent en quelque sorte un menu de ce qui constituerait une ville durable, une ville durable idéalisée, laissant à chaque ville le soin de choisir les moyens appropriés à ses circonstances pour satisfaire aux objectifs du développement durable.

Cette revue de la littérature a servi à alimenter la proposition de vision formulée dans la section suivante.

I.2. La vision proposée

I.2.1 Les prémisses

Dans le cadre québécois, la proposition de vision prend pour assise la définition du développement durable inscrite dans la *Loi sur le développement durable* (LDD). L'article 2 précise :

« le développement durable s'entend d'un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Le développement durable s'appuie sur une vision à long terme qui prend en compte le caractère indissociable des dimensions environnementale, sociale et économique des activités de développement ».

Les 16 principes définis dans la LDD sont aussi pris en compte dans la proposition d'une vision pour la *Ville de demain*.

La vision proposée doit considérer la ville dans son ensemble, sous toutes ses facettes, et s'adresser à tous les acteurs de la ville.

« La ville durable est un projet politique, un objectif global qui doit guider les politiques d'aménagement et de développement urbains mais aussi l'ensemble des politiques d'une collectivité : éducation, formation, solidarité, emploi, etc. (...) Elle doit être solidaire dans l'espace (ne pas reporter sur les autres populations et écosystèmes ses coûts de développement) et dans le temps (ne pas reporter sur les générations futures ses propres coûts de développement).²² »

Dans ce rapport, suivant la tendance des dernières années, ce sont quatre (4) dimensions du développement durable qui sont proposées : les trois (3) dimensions initiales, soit l'environnement, l'économie, la société, et une dimension qui est de plus en plus mise de l'avant, soit la gouvernance²³.

Finalement, il peut être utile de prendre pour appui pour la formulation de la vision, les recommandations du ministère du Conseil exécutif à l'égard de l'énoncé de vision formulé dans le cadre d'un plan stratégique, en y substituant au mot « organisation », l'expression « *Ville de d*

Une définition de ce qu'est une vision

*« La vision est la représentation de ce que l'organisation veut devenir. Elle lui indique le **chemin à prendre** entre le présent et l'avenir. Elle lui fournit un éclairage qui guide ses actions et ses décisions quotidiennes, afin que tous travaillent ensemble pour atteindre les mêmes buts.*

*L'énoncé de la vision doit être clair, bref, positif et inspirant. Il doit exprimer **des projections dans le futur**. Il devrait contenir les éléments suivants :*

- 1. un but significatif qui explique la **raison d'être** de l'organisation*
 - Quel est le cœur des activités de l'organisation ?*
- 2. une **image du futur** qui présente l'**objectif ultime** et pas uniquement le processus pour l'atteindre*
 - Quel est le futur souhaité ?*
- 3. des **valeurs claires** qui fournissent les lignes directrices guidant la poursuite du but et le cheminement vers le futur souhaité. Elles doivent être décrites explicitement, de façon à influencer les comportements quotidiens des membres de l'organisation »*

Gouvernement du Québec, Ministère du Conseil exécutif, *Éléments d'un plan stratégique*
<http://www.mce.gouv.qc.ca/planification-strategique/elements/index.html#vision>

²² CHARLOT-VALDIEU, CATHERINE, OUTREQUIN, PHILIPPE (2009). Écoquartier - Mode d'emploi, p. 90

²³ Voir à ce propos, UNION EUROPÉENNE (2011). Le Cadre de référence pour les villes durables européennes qui est présenté au Volet III, de ce rapport, qui reflète l'évolution de la pensée et inclut ces quatre (4) dimensions
<http://www.rfsustainablecities.eu/presentation-of-the-prototype-rfsc-a324.html>

I.2.2 Quelques exemples d'énoncés de visions

Un énoncé de vision doit être « clair, bref et inspirant ». Les anglo-saxons sont passés maîtres dans la formulation d'énoncés concis et évocateurs. Quelques exemples en témoignent :

- Amsterdam 2040 NL – *Economically Strong and Sustainable*
- Birmingham UK – *Global City Local Heart*
- New York NY – *A Greener, Greater New York*
- Philadelphia PA – *Greenworks*
- Reykjavik IS – *Ready, Steady, Reykjavik*
- Sydney AU – *Green, Global, Connected*
- Vancouver BC – *Greenest City in the World by 2020, Building a Better City, Running a Sustainable City*, trois (3) énoncés de vision distincts.

D'autres énoncés comprennent quelques phrases qui résument la vision et les objectifs, le futur souhaité :

- El Paso TX – *We balance what we have, what we use and what we want for today and tomorrow. By 2014, El Paso will be a model of sustainability and smart growth by building on its roots as an international hub, promoting sustainable enterprises and wisely using natural resources.*
- Portland OR – *Shaped by the Willamette and Columbia Rivers, Portland connects people and nature to create an international model of equity and sustainability. We are a city of communities. Our distinct neighborhoods and vibrant downtown are safe, energizing civic and cultural spaces. Our diverse population, innovative businesses and forward-thinking leaders work together to ensure livability for all.*
- St. Albert AB – *As the Botanical Arts City, St. Albert is recognized throughout the region as a vibrant and thriving urban centre with a strong sense of community.*
- Toronto ON (2001) – *Toronto is a caring and friendly city. Toronto is a clean, green and sustainable city. Toronto is a dynamic city. Toronto invests in quality of life.*

Dans le monde francophone, en matière de développement durable, les visions ont un caractère plus prosaïque :

- Laval – ÉvoluCité – Laval vers l'équilibre urbain
- Lille – Un nouvel art de ville pour tous
- Montréal – Ensemble pour une métropole durable
- Paris – Le Paris du 21^{ème} siècle sera durable et solidaire. À la fois dynamique et proche de ses habitants, assumant son rayonnement au cœur d'une métropole en mouvement
- Sherbrooke – Sherbrooke, ville durable
- Toulouse – Toulouse plus durable

Les visions identifiées dans le cadre de la revue de littérature se présentent sous la forme d'une courte phrase présentant le futur désiré, l'objectif ultime, suivi d'une série d'énoncés que l'on peut assimiler à des lignes directrices, aux caractéristiques recherchées.

1.2.3 La proposition de vision

D'entrée de jeu, il importe de préciser que la vision formulée constitue une proposition à des fins d'illustration et pour susciter la discussion. La vision de la *Ville de demain* ne peut que découler d'une réflexion et de l'engagement de l'ensemble des acteurs, et non émaner d'une synthèse des visions des autres ou encore, des seules réflexions d'un chercheur.

La vision formulée respecte la définition du développement durable inscrite à la *Loi sur le développement durable* et reflète les éléments souvent reconnus, sous diverses formulations, dans les visions repérées sur la ville durable.

L'examen des 16 principes de la LDD a conduit à suggérer un terme qui résume et englobe ces 16 principes, un terme porteur de l'image recherchée pour la *Ville de demain* : **l'écoresponsabilité**. Dans les suites du Sommet de la Terre de Rio, les ministres de l'Environnement du G7 avaient adopté en 1995 le principe du « *Greening of government* » qui a donné lieu à une première traduction « verdissement des administrations » à laquelle a succédé « administrations écoresponsables »²⁴.

Dans le cadre de la *Stratégie gouvernementale de développement durable*, l'orientation 3. concerne la production et la consommation responsables et y associe l'écoresponsabilité des activités de production et de consommation :

« L'écoresponsabilité consiste à intégrer des préoccupations environnementales et sociales à la gestion des activités de production. »²⁵

Cette définition prend appui sur une définition proposée par le ministère de l'Environnement et du Développement durable de France :

« Le principe d'écoresponsabilité s'inscrit dans une approche plus globale de prise en compte des enjeux du développement durable. Les administrations doivent assumer plusieurs responsabilités : une responsabilité environnementale, une responsabilité sociale et une responsabilité économique. Il s'agit, non seulement de préserver l'environnement, mais également de contribuer à l'amélioration des conditions de travail ainsi qu'à la réalisation d'économies budgétaires²⁶ ».

Le terme **écoresponsabilité** tel que proposé ici est donc une notion élargie, plus globale, qui reflète l'essence même du développement durable et se décline selon les quatre (4) dimensions du développement durable. Rappelons que « éco » vient du grec ancien « *oikos* » qui signifie au sens premier, la maison, et par extension, la propriété, l'avoir, ce que l'on a, les ressources. **L'écoresponsabilité** renvoie donc à la responsabilité en regard des ressources incluant les ressources naturelles, matérielles et humaines.

Le tableau 1, à la page suivante, identifie les principes de la LDD qui définissent l'écoresponsabilité pour chacune des dimensions.

²⁴ ÉCOBASE 21, <http://www.ecobase21.net/Etatexemplaire/Texte/Texte.html>

²⁵ GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (2007). *Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013*, p. 32

²⁶ GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (2007). *Op. Cit.*, p. 32, note de bas de page no. 10

TABLEAU 1			
L'ÉCORESPONSABILITÉ ET LES 16 PRINCIPES DU DÉVELOPPEMENT DURABLE			
ÉCORESPONSABILITÉ ENVIRONNEMENTALE	ÉCORESPONSABILITÉ SOCIALE	ÉCORESPONSABILITÉ ÉCONOMIQUE	GOUVERNANCE ÉCORESPONSABLE
c) Protection de l'environnement l) Préservation de la biodiversité m) Respect de la capacité de support des écosystèmes	a) Santé et qualité de vie b) Équité et solidarité sociales f) Accès au savoir n) Production et consommation responsables k) Protection du patrimoine culturel	d) Efficacité économique n) Production et consommation responsables o) Pollueur payeur p) Internalisation des coûts	e) Participation et engagement g) Subsidiarité h) Partenariat et coopération intergouvernementale
DEUX PRINCIPES TRANSVERSAUX i) Prévention j) Précaution			

La vision pour la *Ville de demain* qui en découle pourrait s'énoncer ainsi :

La Ville de demain est écoresponsable. Elle préserve et met en valeur l'environnement, contribue à l'amélioration de la qualité de vie et offre un cadre propice au développement économique. La ville écoresponsable est ville citoyenne, accueillante et à l'écoute, ouverte sur le monde.

Cette proposition a le mérite, à défaut d'être emballante ou imagée, de préciser comme le suggère le ministère du Conseil exécutif, l'objectif ultime, d'être succincte et de clarifier le sens du terme « écoresponsable » pour en assurer une compréhension partagée.

I.2.4 Les caractéristiques de la ville écoresponsable et les objectifs à poursuivre

La revue de la littérature a illustré plusieurs approches où se greffent à un énoncé de vision, des énoncés complémentaires formulés tantôt comme des qualités de la ville, tantôt comme des objectifs à poursuivre.

Dans le cadre de ce mandat, l'approche retenue a consisté à proposer d'une part, une caractéristique de la ville écoresponsable à laquelle on associe une courte phrase descriptive, et d'autre part, des objectifs à poursuivre pour que cette caractéristique se concrétise.

La proposition présentée ci-après identifie huit (8) caractéristiques auxquelles sont associés des objectifs. Cette proposition a été formulée en tenant compte :

- des principes énoncés dans la *Loi sur le développement durable* et des orientations de la *Stratégie gouvernementale de développement durable* ;
- des consensus qui se dégagent de la revue de la littérature quant aux qualités recherchées d'une ville, d'un territoire, qui répond aux impératifs du développement durable.

À chacun des objectifs est associé soit un principe de la LDD (ex. : *LDD a.*) ou une orientation de la *Stratégie gouvernementale de développement durable* (ex. : *SGDD 2.*) : d'autres objectifs découlent de la revue de la littérature.

LA VILLE ÉCORESPONSABLE :

- Est **ÉCONEUTRE** – *Elle limite son empreinte écologique.*
 - Pour ce faire, elle doit :
 - Préserver la biodiversité (LDD l)
 - Préserver la qualité et la quantité de la ressource en eau
 - Améliorer et préserver la qualité de l'air
 - Préserver les ressources naturelles
- } (LDD c)
- Est **ADAPTABLE** – *Elle relève les défis du changement.*
 - Pour ce faire, elle doit :
 - Gérer et réduire les risques (LDD j) (SGDD 2.)
 - Prévoir et répondre aux changements (LDD i) (SGDD 5.)
 - Est **CONNECTÉE** – *Elle mise sur l'accessibilité et tisse une toile entre les territoires et entre les individus.*
 - Pour ce faire, elle doit :
 - Développer les réseaux locaux et régionaux
 - Favoriser les interconnexions entre les réseaux
 - Est **COMPÉTITIVE** – *Elle met l'accent sur l'efficacité.*
 - Pour ce faire, elle doit :
 - Produire et consommer de façon responsable (LDD n)
 - Accroître l'efficacité économique (LDD d)
 - Est **ÉQUITABLE ET SOLIDAIRE** – *Elle utilise et partage les ressources de manière juste et équitable.*
 - Pour ce faire, elle doit :
 - Reconnaître les interdépendances et favoriser la solidarité sociale (LDD. b)
 - Prévenir et lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale (LDD. b) (SGDD 9. 0.26)
 - Est **CONVIVIALE ET INCLUSIVE** – *Elle se fait accueillante et s'ouvre sur le monde.*
 - Pour ce faire, elle doit :
 - Favoriser les opportunités d'interrelations sociales
 - Valoriser la qualité des aménagements, du design et de l'architecture
 - Est **CITOYENNE** – *Elle suscite la participation et l'engagement.*
 - Pour ce faire, elle doit :
 - Favoriser la participation à la vie collective (LDD. e.) (SGDD 8.)
 - Est **IDENTITAIRE ET CRÉATIVE** – *Elle cultive la mémoire et est terre fertile pour la création et l'innovation.*
 - Pour ce faire, elle doit :
 - Sauvegarder et partager le patrimoine collectif (LDD k., l.)
 - Valoriser la créativité

2.4.1 L'éconéutralité

L'éconéutralité est proposée comme un absolu, un idéal. L'éconéutralité signifie que toute ressource naturelle consommée est remplacée, tout rejet produit est éliminé.

Le terme éconéutralité est proposé en relation avec l'empreinte écologique²⁷, cette mesure de la pression exercée par l'homme sur la nature, en termes de consommation des ressources naturelles (pas seulement des hydrocarbures) et de production de déchets. Limiter l'empreinte écologique est un objectif récurrent dans la revue de la littérature non seulement à l'échelle de la ville ou de la région, mais aussi à l'échelle des quartiers.

Ce terme se retrouve dans la littérature mais il est alors associé soit à la neutralité carbone, soit à la neutralité déchets. Les approches en matière de développement durable recensées prônent : « zéro énergie²⁸ », « consommation énergétique nette zéro²⁹ », « zéro carbone³⁰ » ou « carboneutre », « neutralité carbone », « zéro déchets³¹ », des objectifs sectoriels qui ne touchent qu'une partie de l'environnement.

C'est pourquoi il est proposé de retenir le terme « éconéutralité » de manière globale, se référant à toutes les ressources naturelles et à toutes les formes de rejets.

Pour qu'une ville soit éconéutre, elle doit viser quatre (4) objectifs :

- Préserver la biodiversité, l'un des 16 principes de la LDD ;
- Préserver la qualité et la quantité de la ressource en eau ;
- Améliorer et préserver la qualité de l'air ;
- Préserver les ressources naturelles ;

les trois (3) derniers objectifs réunis correspondant au principe de la conservation de l'environnement tel qu'inscrit dans la LDD.

Notons que ces objectifs s'inscrivent aussi en lien avec le *Plan d'action sur les changements climatiques* du gouvernement du Québec.

Dans la littérature, l'énergie est souvent présentée comme un défi distinct et en relation avec le transport. Les objectifs poursuivis en matière d'énergie que ce soit la réduction de la dépendance carbone, l'accroissement corollaire des énergies douces ou vertes, l'efficacité énergétique du bâtiment, de même que les objectifs énoncés eu égard au transport tels que la réduction de la dépendance automobile, la substitution des carburants à base d'hydrocarbures, l'accroissement des déplacements en transport collectif et des déplacements à pied et à vélo, tous ces objectifs n'ont en fait que deux (2) objectifs ultimes : améliorer et préserver la qualité de l'air et préserver les ressources naturelles non renouvelables.

En ce sens, les objectifs en matière d'énergie et de transport peuvent être vus comme des objectifs secondaires, voire des stratégies, qui permettent de répondre aux objectifs ultimes. C'est pourquoi la proposition qui est faite n'identifie pas d'objectifs en matière d'énergie ou de transport, se limitant à identifier les objectifs ultimes.

²⁷ WWF. « Outil de mesure de la pression qu'exerce l'homme sur la nature, qui évalue la surface productive nécessaire à une population pour répondre à sa consommation de ressources et à ses besoins d'absorption de déchets » rapporté par l'ADEME <http://www2.ademe.fr/servlet/KBaseShow?sort=-1&cid=96&m=3&catid=12843&p1=5> ;

Voir aussi GLOBAL FOOTPRINT NETWORK <http://www.footprintnetwork.org/en/index.php/GFN/>

²⁸ MARSZAL, ANNA JOANNA, HEISELBERG, PER (2009). Zero Energy Building Definitions - A Literature Review

²⁹ RESSOURCES NATURELLES CANADA, CANMET ÉNERGIE (2011). Maison à consommation énergétique nette zéro http://canmetenergie-canmetenergie.nrcan-rncan.gc.ca/fra/batiments_communautes/habitation/maison_netzero.html

³⁰ ONE PLANET LIVING (2011). Ten Principles of Sustainability <http://www.oneplanetliving.org/index.html>

³¹ GRASSROOTS RECYCLING NETWORK. Zero Waste http://www.grrn.org/zerowaste/zerowaste_faq.html ;

2.4.2 L'adaptabilité

L'adaptabilité est la capacité d'anticiper les changements climatiques, démographiques, économiques et technologiques pour se prémunir des conséquences négatives et savoir tirer profit des nouvelles opportunités.

L'adaptabilité est une caractéristique fréquemment identifiée tout particulièrement dans la littérature associée aux changements climatiques. Cette littérature distingue :

- L'adaptation^{32 33} : les techniques, initiatives, politiques ou mesures, permettant d'anticiper ou de se prémunir des conséquences du changement climatique ou encore, les mesures visant à réduire la vulnérabilité aux changements climatiques ;
- L'adaptabilité (en anglais, « *adaptive capacity*³⁴ ») : la capacité des ressources naturelles, de la société, de l'économie et des institutions à mettre en œuvre des stratégies, des mesures ou des initiatives en prévision et en réponse aux changements climatiques ;
- La résilience : « La capacité d'un système à absorber un changement perturbant et à se réorganiser en intégrant ce changement, tout en conservant essentiellement la même fonction, la même structure, la même identité et les mêmes capacités de réaction. »³⁵

L'adaptabilité comme caractéristique de la ville écoresponsable est une application étendue à l'ensemble des changements : climatiques, démographiques, économiques et technologiques. En aménagement du territoire, cette qualité fait référence à l'évolutivité des bâtiments, des structures, des équipements. Cette qualité inclut celle de la flexibilité, la capacité de repenser. Ce terme a été préféré à celui de la résilience vue davantage comme un résultat : si la *Ville de demain* a la capacité de s'adapter, elle sera résiliente. L'adaptabilité est ainsi posée comme une condition nécessaire à la résilience.

Pour qu'une ville soit adaptable, elle doit viser deux (2) objectifs :

- Gérer et réduire les risques, associé au principe de la précaution de la LDD et à l'orientation 2. de la SGDD ;
- Prévoir et répondre aux changements, associé au principe de la prévention de la LDD et à l'orientation 5. de la SGDD.

Ces objectifs et s'inscrivent également en lien avec le *Plan d'action sur les changements climatiques* du gouvernement du Québec.

2.4.3 La connectivité

La connectivité est la capacité d'établir et de maintenir des connexions entre des éléments pour former des réseaux de toute nature : des réseaux écologiques, des réseaux de transport, des réseaux sociaux, des réseaux économiques, des réseaux d'information et de savoir, des réseaux de gouvernance.

³² ADEME (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) (2009). Construire et mettre en œuvre un Plan Climat-Énergie Territorial, « *l'adaptation, il s'agit de réduire la vulnérabilité du territoire dans un contexte où les impacts du changement climatique ne pourront plus être intégralement évités, même avec d'importants efforts d'atténuation. Elle passe par la prise en compte du changement climatique dans les décisions de long terme (urbanisme, conception et exploitation d'infrastructures, reconversion d'activités étroitement liées aux conditions climatiques) et par l'acceptation de conditions de vie différentes. Elle relève également de la gestion des risques (naturels, sanitaires et économiques).* » p. 18

³³ GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (2008). Le Québec et les changements climatiques - Plan d'action 2006-2012

³⁴ ICLEI (2011) Resilient Cities: Cities and Adaptation to Climate Change - Proceedings of the Global Forum 2010, Glossary of Common Terms related to Climate Change and Adaptation
<http://resilient-cities.iclei.org/bonn2011/resilience-resource-point/glossary-of-key-terms/>

³⁵ Traduction offerte en ligne <http://villesentransition.net/transition/pages/resilience/quest-ce-que-la-resilience> d'un texte publié dans *Transition Handbook: From Oil Dependency to Local Resilience*, HOPKINS, ROB (2008), Chapter 3 - What is Resilience?

La connectivité inclut à la fois la capacité physique, matérielle et technique et la capacité individuelle et sociale d'entretenir des liens, de communiquer, d'échanger. La connectivité se définit non seulement au sein de la ville, mais entre cette ville, sa région, et le monde.

Dans la littérature, la connectivité est une qualité mise de l'avant principalement en matière environnementale³⁶ ; en relation avec le transport des personnes et des marchandises³⁷ mais aussi de l'énergie (connexion, interconnexion, intermodalité, multimodalité) ; en matière de communications et de technologies de l'information. Au niveau économique, la connectivité est souvent associée à l'économie du savoir et de l'information.

La connectivité est associée à d'autres caractéristiques, notamment, l'adaptabilité, la compétitivité et à la convivialité. Il s'agit d'une caractéristique propre à la ville en tant qu'entité territoriale/environnementale, sociale et économique.

Pour qu'une ville soit connectée, elle doit viser deux (2) objectifs :

- Développer les réseaux locaux et régionaux ;
- Favoriser les interconnexions entre les réseaux.

La connectivité est l'un des éléments récurrents dans la littérature sur le développement durable des territoires et la proposition qui est faite ici est d'élargir sa portée aux dimensions sociales et économiques. Les objectifs proposés peuvent être associés à plusieurs des principes de la LDD : par exemple, ces objectifs contribuent à l'efficacité économique (transport, énergie et information) ; facilitent l'accès au savoir (information) ; soutiennent le partenariat et la coopération intergouvernementale et l'équité et la solidarité sociales.

2.4.4 La compétitivité

La compétitivité est la capacité de la ville à offrir un environnement favorable au développement d'activités économiques productives et efficaces, un environnement attractif pour les personnes, les entreprises et les investissements, tout en permettant une progression du niveau de vie des résidents.

Dans la littérature sur le développement durable, la compétitivité est d'abord présentée sous l'angle de l'économie, notamment en relation avec les changements climatiques³⁸, les économies vertes³⁹. La compétitivité urbaine est mise de l'avant comme un moyen pour la ville de contrer les effets négatifs de la mondialisation⁴⁰ et d'améliorer le niveau de vie de ses résidents⁴¹.

La compétitivité est une caractéristique recherchée tout en étant un enjeu de la *Ville de demain*.

Pour qu'une ville soit compétitive, elle doit viser deux (2) objectifs :

- Produire et consommer de façon responsable, un des principes de la LDD ;
- Accroître l'efficacité économique, un des principes de la LDD.

³⁶ GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (2004). Stratégie gouvernementale de diversité biologique 2004-2007. Cette stratégie fait notamment référence aux réseaux continus, aux corridors naturels, forestiers, des mesures qui assurent la connectivité.

³⁷ CITY OF CALGARY (2010). The Calgary Transportation Plan Connectivity Handbook (Draft)

³⁸ OECD, KAMAL-CHAOUI, LAMIA, ROBERT, ALEXIS (eds.) (2009). Competitive Cities and Climate Change

³⁹ OECD, Roundtable of Mayors and Ministers (2010). Cities and Green Growth

⁴⁰ SGS ECONOMICS AND PLANNING PTY LTD. (2009). Global Sydney: Challenges and Opportunities for a Competitive Global City

⁴¹ WORLD BANK, WEBSTER, DOUGLAS, MULLER, LARISSA (2000). Urban Competitiveness Assessment in Developing Country Urban Regions: The Road Forward

2.4.5 L'équité et la solidarité

L'équité et la solidarité sont la capacité de la ville à répondre aux besoins de la population de manière juste et raisonnable, en tenant compte des capacités différenciées des individus et des collectivités.

L'équité et la solidarité sont des principes fondamentaux du développement durable. Dans la littérature, l'équité et la solidarité sont évoquées en association avec la cohésion sociale, la mixité sociale (culturelle, ethnique, raciale) et générationnelle⁴² ou encore, l'inclusion⁴³.

Pour qu'une ville soit équitable et solidaire, elle doit viser deux (2) objectifs :

- Reconnaître les interdépendances et favoriser la solidarité sociale, un objectif associé au principe de l'équité et de la solidarité sociales de la LDD ;
- Prévenir et lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale, l'un des objectifs de l'orientation 9. de la SGDD (objectif 26.).

2.4.6 La convivialité et l'inclusivité

La convivialité est le caractère agréable voire positif des relations sociales et des relations qu'entretiennent les personnes avec leur environnement naturel et bâti.

Dans la littérature anglo-saxonne, le terme « livability » ou « liveability⁴⁴ » peut être assimilé à la qualité de vie non pas au niveau économique mais plutôt en termes d'ambiance, de qualité de la vie quotidienne, de la vie urbaine. Le terme « liveability » remplace même ou précède parfois le terme « sustainability »⁴⁵ ; il est parfois associé étroitement à une fonction telle que le transport⁴⁶, à la planification de quartiers⁴⁷ ou même, à l'échelle de l'îlot ou de la rue⁴⁸.

Dans la littérature francophone, l'on retrouve souvent la qualité de vie, l'ambiance, la qualité de l'expérience urbaine, le style ou mode de vie, la ville à échelle humaine. La convivialité peut aussi en matière d'aménagement du territoire être mise en relation avec la lisibilité du territoire, la facilité avec laquelle un individu peut se forger une image de la ville, du quartier, de son voisinage⁴⁹.

La notion d'inclusivité est d'abord apparue en relation avec la lutte contre la pauvreté pour graduellement s'étendre à l'ensemble de la vie urbaine.

« It is a place where everyone, regardless of their economic means, gender, race, ethnicity or religion, is enabled and empowered to fully participate in the social, economic and political opportunities that cities have to offer. »⁵⁰

Dans la littérature, la ville inclusive fait parfois référence au volet social, à l'emploi, à l'éducation ; parfois à la question de la place des immigrants dans la société d'accueil ; aussi, à la place que l'on

⁴² HQE ASSOCIATION (2010). Pour la réalisation d'opérations d'aménagement durable : la démarche HQE™ - Aménagement

⁴³ GERMANY, FEDERAL MINISTRY FOR ECONOMIC COOPERATION AND DEVELOPMENT, CITIES ALLIANCE NETWORK (2006). The Inclusive City - World Urban Forum 3

⁴⁴ On trouve souvent associés les termes « liveability » et « sustainability », par exemple :

WORLD CITIES SUMMIT 2010 - Liveable and Sustainable Cities for the Future <http://worldcities.com.sg/mayors-forum.php> ; NEWCASTLE (Australia) 2030 Community Strategic Plan - Our Vision for a Smart, Liveable and Sustainable City

⁴⁵ EUROCITIES, CREEDY, ALLEN, PORTER, GEOFF, DE ROO, GERT, ZUIDEMA, CHRISTIAN (2007). Towards Liveable Cities and Towns - A Guide to Sustainable Urban Management

⁴⁶ GEHL, JAN, HOOK, WALTER (2010). Ten Principles for Transport in Urban Life

⁴⁷ WESTERN AUSTRALIAN GOVERNMENT SUSTAINABLE CITIES INITIATIVE (1997). Liveable Neighbourhoods Community Design Code ; CENTRE FOR LIVABLE COMMUNITIES (CA) <http://www.lgc.org/center/>

⁴⁸ GEHL, JAN (2003). Life Between Buildings: Using Public Space

⁴⁹ LYNCH, KEVIN (1992). The Image of the City «Place legibility - how easily a person can understand the physical layout of an urban setting » cité dans THADANI, DHIRU A. (2010) - From The language of Towns and Cities - A Visual Dictionary

⁵⁰ UNDP (2001). Inclusive Cities Initiative - The Way Forward

réserve aux personnes à mobilité réduite, aux personnes âgées, aux laissés-pour-compte. En matière d'aménagement et d'urbanisme, la notion d'inclusivité a donné lieu à des nouveaux courants, tels que le « design inclusif » :

« Inclusive design embraces the concepts of New Urbanism—and goes further: it is multi-objective city planning based on economic, social, environmental and culturally sensitive policies that allow everyone to improve economically as the physical area improves. Cities need planning that recognizes that every individual has the right to full and equal participation in the built environment and that they can shape their own environment to meet their own needs. »⁵¹

Dans cette proposition, l'inclusivité est présentée en complément à la convivialité.

Pour qu'une ville soit conviviale et inclusive, elle doit viser deux (2) objectifs :

- Favoriser les opportunités d'interrelations sociales (lieux de rencontres et d'activités, événements, ...);
- Valoriser la qualité des aménagements, du design et de l'architecture.

Ces caractéristiques et les objectifs proposés ne sont pas spécifiquement liés à des principes de la LDD : ils s'imposent néanmoins en raison de la nature même de la ville, un territoire, un lieu d'activités, de rencontres et sont le reflet des consensus qui se dégagent de la revue de la littérature.

2.4.7 La ville citoyenne

La ville citoyenne est celle où le citoyen est impliqué dans les processus de décision qui le concernent dans la ville et aussi impliqué dans sa communauté, son quartier, son milieu d'appartenance.

Dans la littérature, l'implication des citoyens dans leur communauté est un élément qui apparaît sous de multiples formes. Dans la littérature anglo-saxonne, l'expression « *public engagement* » est souvent associée aux principes de la Croissance intelligente et du Nouvel urbanisme et des écoles qui en découlent. Cette expression est privilégiée en anglais car elle va au-delà de la seule « information-consultation » en faisant référence à une participation véritable et à une responsabilisation de l'individu.

La participation et l'engagement constituent l'un des principes de la LDD : « *la participation des citoyens et des groupes qui les représentent sont nécessaires pour définir une vision concertée du développement et assurer sa durabilité sur les plans environnemental, social et économique* ».

La ville citoyenne est une caractéristique importante pour la ville écoresponsable tant par rapport aux institutions qu'au niveau de la société : elle implique une responsabilisation de l'individu appelé à moduler ou changer ses comportements et à contribuer bénévolement et financièrement à la société.

La ville citoyenne doit viser à:

- Favoriser la participation à la vie collective, l'orientation 8. de la SGDD.

⁵¹ MIG - THE INCLUSIVE CITY <http://www.inclusivecity.com/>

2.4.8 L'identité et la créativité

L'identité est la reconnaissance et la valorisation de la culture par la ville : langue, us et coutumes, patrimoine naturel, bâti et immatériel, arts, et même climat et géographie. Il est proposé d'y associer la créativité, l'aptitude à créer, à susciter des nouvelles idées, à mettre en œuvre des nouvelles façons de faire, à se distinguer par son originalité.

Dans la littérature, l'identité est souvent associée au génie du lieu (« *sense of place*⁵² »), au sentiment d'appartenance⁵³. Il s'agit parfois d'une composante de la « convivialité ».

L'identité de la ville est une caractéristique et un enjeu très importants dans le contexte de l'explosion des technologies de communications et des réseaux sociaux virtuels ; l'émergence du nomadisme professionnel qui s'est développé notamment sous l'effet de la globalisation et aidé par le déploiement des nouvelles technologies en est l'une des manifestations. Le lieu, la ville, l'espace, perdent de leur valeur identitaire et ne contribuent plus autant à la cohésion sociale.

L'identité est parfois présentée en association avec la compétitivité de la ville qui face à la globalisation et au nouvel univers des communications cherche à se démarquer, à créer des conditions distinctives qui sauront attirer et retenir les individus comme les entreprises.

L'identité peut sembler une qualité ancrée dans le passé et le présent, moins dans l'avenir. C'est pourquoi il est proposé d'y adjoindre la créativité, cette aptitude à imaginer, à construire, à mettre en œuvre de nouvelles façons de faire, de produire, de gérer, d'occuper et d'aménager l'espace. Ce terme a été choisi plutôt que le terme « innovation » qui est souvent limité à la technologie et à l'économie. Ainsi, identité et créativité allient le passé, le présent et l'avenir.

La créativité est identifiée comme un élément important en matière de compétitivité notamment. La ville créative⁵⁴ est un concept de plus en plus présent dans la littérature, touchant à tous les domaines⁵⁵ : les arts, la culture, le patrimoine, mais aussi la littérature, les arts populaires, le cinéma, le design, l'art numérique et même, la gastronomie. La créativité selon cette approche concerne à la fois le développement culturel, social et économique.

La créativité telle qu'elle est proposée ici ne doit pas être associée à la « classe créative », à l'index de créativité ou encore à l'économie créative, des concepts mis de l'avant par Richard Florida⁵⁶ qui reposent sur une vision de la créativité urbaine contestée⁵⁷.

Pour qu'une ville soit identitaire et créative, elle doit viser deux (2) objectifs :

- Sauvegarder et partager le patrimoine collectif, objectif associé aux principes de la protection du patrimoine culturel et de la préservation de la biodiversité ainsi qu'à l'orientation 7. de la SGDD ;
- Valoriser la créativité.

Le tableau 2 présenté à la page suivante présente la vision, les caractéristiques et les 16 objectifs proposés pour la *Ville de demain*, la ville écoresponsable.

⁵² KRIKEN, JOHN LUND, ENQUIST, PHILIP, RAPAPORT, RICHARD (2010). City Building - Nine Planning Principles for the Twenty-First Century - Dans cet ouvrage, l'identité est l'un des neuf (9) principes à respecter : "creating/preserving a unique and memorable sense of place" - Les auteurs associent l'identité aux caractéristiques naturelles ("natural feature"), au climat, à la culture, au design et aux repères (« landmarks »).

⁵³ THE NATURAL STEP (2009). Canada Sustainability Primer - Step by Natural Step - L'approche identifie parmi neuf (9) besoins humains à satisfaire dans une démarche de développement durable, « l'identité »

⁵⁴ Creative City Network of Canada <http://www.creativecity.ca/english/home-mainmenu-1/about-the-ccnc-mainmenu-323>

⁵⁵ UNESCO - Réseau des villes créatives http://portal.unesco.org/culture/fr/ev.php-URL_ID=35257&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html

⁵⁶ FLORIDA, RICHARD (2008). Who's your City?

⁵⁷ TREMBLAY, RÉMY, TREMBLAY, DIANE-GABRIELLE (direction) (2010). La classe créative selon Richard Florida - Un paradigme urbain plausible ?

TABLEAU 2 - RÉSUMÉ DE LA VISION

VISION

La Ville de demain est écoresponsable.

Elle préserve et met en valeur l'environnement, contribue à l'amélioration de la qualité de vie et offre un cadre propice au développement économique.

La ville écoresponsable est citoyenne, accueillante et à l'écoute, ouverte sur le monde.

LA VILLE ÉCORESPONSABLE :	SES CARACTÉRISTIQUES	SES OBJECTIFS	ATTÉNUATION ET ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES
✓ Limite son empreinte écologique	→ L'éconéutralité	<ul style="list-style-type: none"> ○ Préserver la biodiversité ○ Préserver la qualité et la quantité de la ressource en eau ○ Améliorer et préserver la qualité de l'air ○ Préserver les ressources naturelles 	
✓ Relève les défis du changement	→ L'adaptabilité	<ul style="list-style-type: none"> ○ Gérer et réduire les risques ○ Prévoir et répondre aux changements 	
✓ Mise sur l'accessibilité et tisse une toile entre les territoires et les individus	→ La connectivité	<ul style="list-style-type: none"> ○ Développer les réseaux locaux et régionaux ○ Favoriser les interconnexions entre les réseaux 	
✓ Met l'accent sur l'efficience	→ La compétitivité	<ul style="list-style-type: none"> ○ Produire et consommer de façon responsable ○ Accroître l'efficience économique 	
✓ Utilise et partage les ressources de manière juste et équitable	→ L'équité et la solidarité	<ul style="list-style-type: none"> ○ Reconnaître les interdépendances et favoriser la solidarité sociale ○ Prévenir et lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale 	
✓ Se fait accueillante et s'ouvre sur le monde	→ La convivialité et l'inclusivité	<ul style="list-style-type: none"> ○ Favoriser les opportunités d'interrelations sociales ○ Valoriser la qualité des aménagements, du design et de l'architecture 	
✓ Suscite la participation et l'engagement	→ La ville citoyenne	<ul style="list-style-type: none"> ○ Favoriser la participation à la vie collective 	
✓ Cultive la mémoire et est terre fertile pour la création et l'innovation	→ L'identité et la créativité	<ul style="list-style-type: none"> ○ Sauvegarder et partager le patrimoine collectif (SGDD) et valoriser la créativité 	

Le tableau 3 présenté à la suite fait état des liens entre les caractéristiques proposées et les principes du développement durable.

Le tableau fait ressortir que tous les principes énoncés dans la LDD trouvent réponse dans la proposition des caractéristiques de la ville écoresponsable. Parmi les caractéristiques recherchées, l'éconéutralité, l'adaptabilité, et l'équité et la solidarité répondent à 12 des 16 principes de la *Loi sur le développement durable* et constituent à ce titre des caractéristiques fondamentales à respecter. La convivialité et l'inclusivité, et l'identité et la créativité répondent respectivement à 10 et 9 des principes. Quant à la compétitivité, la ville citoyenne et la connectivité, ces caractéristiques répondent à 8, 7 et 6 des principes de la LDD.

TABLEAU 3 - LES CARACTÉRISTIQUES EN LIEN AVEC LES PRINCIPES DE LA LDD

PRINCIPES DE LA <i>LOI SUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE</i>	CARACTÉRISTIQUES DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE							
	Écôneutralité	Adaptabilité	Connectivité	Compétitivité	Équité et solidarité	Convivialité et inclusivité	Ville citoyenne	Identité et créativité
✓ Santé et qualité de vie	X	X	X	X	X	X	X	X
✓ Équité et solidarité sociales		X	X	X	X	X	X	
✓ Protection de l'environnement	X	X				X		
✓ Efficacité économique	X	X	X	X	X			X
✓ Participation et engagement			X		X	X	X	X
✓ Accès au savoir		X		X	X		X	X
✓ Subsidiarité					X	X	X	X
✓ Partenariat et coopération intergouvernementale	X	X	X	X	X	X	X	X
✓ Prévention	X	X			X	X		
✓ Précaution	X	X			X	X		
✓ Protection du patrimoine culturel	X	X				X	X	X
✓ Préservation de la biodiversité	X	X	X					X
✓ Respect de la capacité de support des écosystèmes	X	X				X		X
✓ Production et consommation responsables	X	X		X	X			
✓ Pollueur payeur	X			X	X			
✓ Internalisation des coûts	X			X	X			

I.2.5 De l'utilisation de la vision

Comme il a été souligné, le Volet I de ce rapport ne fait que proposer pour la *Ville de demain* une vision, des caractéristiques et des objectifs, en guise d'introduction et de support à des discussions à venir avec l'ensemble des acteurs impliqués dans le devenir de la ville.

La vision proposée constitue un cadre de référence conçu en vue de respecter les principes du développement durable dans le contexte québécois de la *Loi sur le développement durable*.

Ce cadre de référence pourra servir à alimenter la formulation de politiques de développement social ou de développement économique axées sur la ville.

Le Volet II de ce rapport constitue une première utilisation de ce cadre de référence pour développer un cadre conceptuel visant la dimension spatiale de la ville, son aménagement et son développement.

VOLET II - UN CADRE CONCEPTUEL POUR AMÉNAGER LA VILLE ÉCORESPONSABLE

La vision et les caractéristiques proposées pour la *Ville de demain* constituent la toile de fond du cadre conceptuel élaboré pour l'aménagement et le développement du territoire. Le cadre conceptuel s'attache au volet physique de l'aménagement, à ses composantes spatiales.

II.1. La revue de la littérature

Une revue de la littérature a été réalisée en vue d'identifier les principes d'aménagement et de développement associés au développement durable. Cette revue a visé à identifier :

- des principes proposés à l'échelle de la ville ;
- des principes proposés à l'échelle du quartier.

L'accent a été mis sur la recherche des principes d'aménagement ayant une reconnaissance professionnelle, ayant été mis en pratique ou ayant suscité l'adhésion d'organismes publics. La bibliographie soumise à l'Annexe 3 comporte l'ensemble des documents qui ont été identifiés.

Le rapport présente une sélection des approches ou principes identifiés qui témoigne d'un assez large éventail des principes d'aménagement auxquels a donné naissance le concept de développement durable.

II.1.1 Les principes proposés à l'échelle de la ville

De la recherche documentaire, cinq (5) propositions ont été retenues pour présentation sommaire dans un ordre chronologique : la Croissance intelligente (« *Smart Growth* ») ; le Nouvel Urbanisme (« *New Urbanism* ») ; *City Building - Nine Planning Principles for the Twenty-First Century* ; le *STAR Community Index* ; *Ecocity*.

Les deux (2) premières propositions ont engendré de nombreuses applications dont au Québec « *Vers des collectivités viables* » une approche proposée par l'organisme Vivre en Ville. Elles ont aussi influencé le développement des trois (3) autres propositions.

1.1.1 La Croissance intelligente

La Croissance intelligente est une approche qui est née aux États-Unis et dont certains retracent l'origine à une décision de la Cour d'appel de l'État de New York en 1972 qui a concédé à la municipalité de Ramapo le droit de contrôler la croissance⁵⁸.

La croissance accélérée de la banlieue, toujours plus éloignée et à même les territoires agricoles ou naturels, l'effritement des centres-villes et leur paupérisation, la ségrégation spatiale et ethnique qui ont accompagné la croissance, sont parmi les éléments déclencheurs de cette volonté de régir, de contrôler la croissance.

En 1973, l'État de l'Oregon adopte une loi qui protège les territoires agricoles et évoque les enjeux que l'on associe aujourd'hui à l'étalement urbain :

*« Expansion of urban development into rural areas is a matter of public concern because of the unnecessary increases in costs of community services, conflicts between farm and urban activities and the loss of open space and natural beauty around urban centres occurring as the result of such expansion. »*⁵⁹

Le terme « *Smart Growth* » apparaît de façon plus formelle en 1996, alors que l'Environmental Protection Agency (EPA) met sur pied un programme de financement des organismes dédiés à la promotion des principes de la Croissance intelligente. En 1997, le Natural Resources Defense Council et le Surface Transportation Policy Project publient « *The Tool Kit for Smart Growth* » et l'État du Maryland adopte the « *Smart Growth and Neighborhood Conservation Act* ».

⁵⁸ NOLON, JOHN R. (2003). *Golden and Its Emanations : The Surprising Origins of Smart Growth*, Pace University School of Law

⁵⁹ OREGON LEGISLATIVE ASSEMBLY (1973). Bill 101, Section 1. (3) <http://www.oregon.gov/LCD/docs/bills/sb101.pdf>

Les 10 principes de la Croissance intelligente énoncés en 1996 par l'EPA n'ont pas changé :

- Favoriser la mixité des usages ;
- Assurer un développement compact ;
- Créer et offrir une gamme d'habitations ;
- Créer des quartiers qui incitent à la marche ;
- Promouvoir des collectivités⁶⁰ au caractère distinct, attractives et qui suscitent un sentiment d'appartenance (« *sense of place* » - parfois traduit par le génie du lieu)
- Préserver les espaces libres, les territoires agricoles, la beauté naturelle et les zones environnementales sensibles ;
- Consolider et favoriser le développement au sein des collectivités existantes ;
- Offrir des choix variés en matière de transport ;
- Prendre des décisions en matière de développement qui soient prévisibles, justes et efficaces ;
- Encourager la collaboration entre la communauté et les parties prenantes.

Les principes de la Croissance intelligente se rattachent principalement à deux (2) des dimensions du développement durable, à savoir la dimension environnementale et la dimension sociétale incluant la gouvernance.

1.1.2 Le Nouvel Urbanisme

En 1991, la Local Government Commission, un organisme non gouvernemental et sans but lucratif offrant des services techniques et des activités de réseautage aux administrations locales en Californie, adoptait les « *Ahwahnee Principles for Resource-Efficient Communities* »⁶¹. Ces principes découlaient du travail d'un groupe d'architectes de renom - *Andres Duany, Elizabeth Plater-Zyberk, Stefanos Polyzoides, Elizabeth Moule, Peter Calthorpe, et Michael Corbett* - mandatés par la Commission pour proposer un ensemble de principes pour guider les administrations locales : un avocat a été chargé de mettre les résultats de ces délibérations dans une forme utile pour des décideurs locaux.

Tout comme pour la Croissance intelligente, l'élément déclencheur de cette nouvelle approche était l'étalement urbain et ses conséquences : congestion routière, pollution de l'air, perte d'espaces naturels, coûts croissants des infrastructures et services publics, répartition inégale des ressources économiques et la perte du sentiment d'appartenance à la communauté.

Les « *Ahwahnee Principles for Resource-Efficient Communities* » distinguent les principes à l'échelle de la région de ceux à l'échelle de la collectivité, de la ville.

À l'échelle régionale, quatre (4) principes sont définis :

- La planification du territoire devrait s'articuler sur un vaste réseau de transport axé sur le transport en commun et non sur le transport automobile ;
- La région devrait être délimitée et inclure un réseau de corridors continus d'espaces verts et naturels ;
- Les institutions et les services à portée régionale devraient être localisés au centre de l'agglomération ;
- Les matériaux et les modes de construction devraient être spécifiques aux conditions régionales, témoigner de l'histoire et de la culture et compatibles avec le climat pour favoriser le développement d'une image et d'une identité locales (« *local character and community identity* »).

⁶⁰ En anglais, le terme « *community* » a deux sens : l'un fait référence au territoire et il est alors traduit par le mot « collectivité » ; l'autre fait référence à la société et est traduit par le mot « communauté ».

⁶¹ LOCAL GOVERNMENT COMMISSION (1991). *Ahwahnee Principles* <http://www.lgc.org/ahwahnee/principles.html>
Il ne faut pas chercher une signification profonde au choix du nom qui est simplement celui de l'hôtel où se tenait la conférence.

À l'échelle de la collectivité et de ses quartiers, 15 principes sont énoncés :

- La planification devrait favoriser la mixité fonctionnelle ;
- La taille des quartiers devrait être conçue pour favoriser la proximité entre les lieux de résidence, l'emploi et les services quotidiens, à distance de marche ;
- Les activités devraient être concentrées à distance de marche des arrêts ou des stations de transport en commun ;
- Les quartiers devraient offrir une diversité en matière d'habitations pour permettre l'accès au logement à tous, en fonction des revenus, et prévoir une mixité générationnelle ;
- Les entreprises devraient offrir une gamme d'emplois aux résidents ;
- La localisation et le caractère des quartiers devraient être planifiés en fonction du réseau de transport en commun ;
- À l'échelle de la ville et à l'échelle de chacun de ses quartiers, une localisation centrale des activités commerciales, culturelles, récréatives et civiques devrait être privilégiée ;
- De nombreux espaces libres sous la forme de parcs, de squares ou d'espaces verts devraient être offerts : leur aménagement et leur localisation devraient favoriser une utilisation fréquente ;
- Les espaces publics devraient être conçus pour encourager une présence tout au long de la journée ;
- La ville devrait avoir un périmètre bien défini pour assurer la protection permanente des territoires agricoles, des ceintures de verdure et des corridors écologiques ;
- Les réseaux de rues, de sentiers piétonniers et de voies cyclables devraient être entièrement connectés, offrir des parcours intéressants et être bien encadrés dans l'espace, notamment par la présence de bâtiments ;
- Dans la mesure du possible, les espaces naturels, le drainage des eaux et la végétation devraient être préservés et les espaces exceptionnels inclus dans des parcs ou des ceintures de verdure ;
- L'aménagement devrait être conçu dans le but de préserver les ressources et de réduire les déchets ;
- Le drainage naturel, les aménagements paysagers à faible consommation d'eau et le recyclage de l'eau devraient être favorisés pour assurer une utilisation efficace de l'eau ;
- L'orientation de la trame de rues, l'implantation des bâtiments et le verdissement devraient être mis à contribution pour améliorer l'efficacité énergétique.⁶²

En 1993, ces principes étaient repris par Peter Katz sous le vocable « *New Urbanism* » dans un ouvrage qui a fait époque : *The New Urbanism: Toward an Architecture of Community*. Le Congress for The New Urbanism naissait aussi, mis sur pied par les mêmes architectes qui avaient contribué à l'élaboration des « Ahwahnee Principles » et dirigé par Peter Katz. Cette organisation sans but lucratif qui réunit quelque 3 100 membres est dédiée à la promotion des communautés viables et en santé. Elle travaille de concert avec les partenaires gouvernementaux aux États-Unis tels que l'EPA, HUD (Department of Housing and Urban Development) et d'autres organismes notamment l'U.S. Green Building Council et le Natural Resources Defense Council avec qui elle a développé la certification LEED - 2009 *for Neighborhood Development* (LEED-ND) qui sera abordée dans la section suivante sur les approches à l'échelle des quartiers.

⁶² Ces principes nés de la réflexion d'un groupe d'architectes étaient essentiellement liés aux dimensions spatiale et environnementale. En 1997, la Commission adoptait des principes régissant cette fois le développement économique, principes vus comme complémentaires et s'inscrivant en ligne avec le développement durable. Puis en 2005, la Commission adoptait des principes dans le secteur de l'eau et en 2009, des principes pour faire face au changement climatique.

En 1996, les Principes du Nouvel Urbanisme⁶³ (« *Charter for New Urbanism* ») reprennent plusieurs des éléments adoptés par la Commission et distinguent trois (3) échelles territoriales :

- La région : la métropole, l'agglomération et la ville ;
- Le quartier, le district et le corridor ;
- L'îlot, la rue et l'immeuble.

Sur les 27 principes énoncés, 18 sont formulés à l'égard de la région ou du quartier alors que neuf (9) le sont à l'échelle de l'îlot, de la rue ou de l'immeuble. Les principes à l'égard de la région ou du quartier peuvent être résumés ainsi :

- À l'échelle de la région :
 - La planification devrait considérer la région en tant qu'entité économique délimitée par la géographie, en relation avec l'arrière-pays aux plans environnemental, culturel et économique et composée de plusieurs centres - agglomérations, villes et villages - ayant leurs propres centres et périmètres ;
 - Le développement devrait privilégier l'insertion dans la trame existante plutôt que l'étalement : s'il s'avérait approprié de développer à la limite externe du périmètre, il faudrait alors privilégier le développement de quartiers qui s'intègrent à la forme existante ;
 - Le développement devrait favoriser la proximité des fonctions et la mixité, mais aussi la mixité en matière d'habitations et la mixité sociale ;
 - Le développement à l'échelle de la région devrait prendre appui sur un réseau de transport offrant des choix de modes et viser à réduire la dépendance à l'automobile ;
 - Le partage des revenus et des ressources fiscales et financières devrait être privilégié pour favoriser une coordination rationnelle en matière de services publics.
- À l'échelle du quartier :
 - Les quartiers devraient être compacts, offrir une mixité d'usages et être accueillants pour les piétons et constituer des milieux qui encouragent les citoyens à participer à leur évolution ;
 - Les usages quotidiens devraient être localisés à proximité et à distance de marche et les réseaux de rues devraient être interconnectés ;
 - Une gamme variée d'habitations devrait être offerte tant au niveau du type qu'en termes du prix, et favoriser la mixité générationnelle, ethnique et sociale ;
 - Des corridors de transport en commun devraient encadrer le développement et contribuer à revitaliser les parties centrales ;
 - La densité et la mixité devraient être encouragées à distance de marche des arrêts ou des stations de transport en commun ;
 - La concentration des services récréatifs et commerciaux et des institutions civiques devrait être privilégiée ;
 - Le design urbain devrait contribuer à la santé économique et à l'évolution harmonieuse des quartiers ;
 - Des espaces libres de toute nature, parcs, squares, jardins communautaires, devraient être aménagés et répartis à travers les quartiers et les aires de conservation devraient servir à connecter les quartiers entre eux.

⁶³ CONGRESS FOR THE NEW URBANISM. Les principes du Nouvel Urbanisme
<http://www.cnu.org/sites/www.cnu.org/files/Charte-francais.pdf>

1.1.3 City Building - Nine Planning Principles for the Twenty-First Century

Cet ouvrage a été publié en 2010 sous la plume de trois (3) architectes américains : John Lund Kriken fondateur du Urban Design and Planning Studio de la firme SOM à San Francisco ; Philip Enquist responsable du design urbain et de la planification du bureau de Chicago de la même firme, ayant participé à de nombreux projets non seulement aux États-Unis mais à l'étranger ; et Richard Rapaport, un architecte ayant publié plusieurs ouvrages⁶⁴ liés aux principes du développement durable.

D'entrée de jeu, ces auteurs posent le défi qu'ils cherchent à relever par leur proposition :

*« The challenge is to design cities that possess, as a part of their design DNA, a transit-enabling density, a unique, exciting environment, a quality infrastructure, and a settlement pattern that enables sustainable growth. »*⁶⁵

Les auteurs proposent neuf (9) principes d'aménagement pour la ville du XXI^e siècle :

- Un développement durable — Respecter une éthique environnementale ;
- L'accessibilité — Faciliter les déplacements ;
- La diversité — Maintenir une variété et offrir des choix ;
- Les espaces libres — Régénérer les systèmes naturels pour créer des villes vertes ;
- La compatibilité — Assurer l'harmonie et l'équilibre ;
- Les mesures incitatives — Faire renaître les villes en déclin et redévelopper les friches industrielles ;
- L'adaptabilité — Créer des espaces complets, inclusifs (« *facilitating* « *wholeness* » ») et faciliter les changements positifs ;
- La densité — Planifier des villes compactes avec des services de transport en commun appropriés ;
- L'identité — Créer et préserver le caractère unique et mémorable du lieu.

Cette proposition rejoint plusieurs des principes énoncés en association avec la Croissance intelligente et le Nouvel Urbanisme. Formulée par des architectes, elle met l'accent sur les dimensions physique et environnementale de la ville.

1.1.4 Le STAR Community Index

Dans le Volet I de ce rapport, l'approche et les principes du *Star Community Index* développé par ICLEI-USA⁶⁶ ont été présentés. Cet *Index* distingue des axes d'intervention en fonction des trois (3) dimensions du développement durable. En matière d'environnement, l'*Index* définit quatre (4) axes : les systèmes naturels, la planification et le design, l'énergie et le climat. L'axe « planification et design » a été choisi pour illustrer l'approche.

Le *Star Community Index* propose 12 principes à respecter en matière de planification et de design durables :

- Une planification d'ensemble - reposant sur une vision à long terme de la croissance et du développement sous tous les volets : économie, environnement et société ; une vision ayant rallié les acteurs privés et publics ;
- L'excellence du design - tant des projets publics que privés visant à minimiser les impacts environnementaux, maximiser l'efficacité économique, optimiser l'équité sociale et améliorer la santé publique ;

⁶⁴ Notamment : RAPAPORT, RICHARD (2001). *KMD Place Making: Innovation and Individuality*; (2003). *Callison - Creating Smarter Places*

⁶⁵ KRIKEN, JOHN LUND, ENQUIST, PHILIP, RAPAPORT, RICHARD (2010). *City Building - Nine Planning Principles for the Twenty-First Century*, p.1

⁶⁶ ICLEI-USA (2010). *STAR Community Index™ Sustainability Goals and Guiding Principles*

- Des collectivités compactes et complètes - des collectivités qui offrent une gamme de services et de modes de transport favorisant un mode de vie actif, un accès équitable et abordable aux services et qui réduisent leur empreinte carbone ;
- Le design pour les personnes (« *Design for people* ») - des environnements construits à l'échelle humaine qui assurent confort, sécurité, accessibilité, des milieux de vie agréables ;
- L'habitation - favoriser la préservation, la construction et l'entretien d'un parc suffisant et inclusif d'habitations saines, abordables et écoénergétiques : les développements résidentiels devraient accueillir des habitants de tous âges, de toute capacité, pour tous les revenus, pour les ménages de toute taille ; les développements résidentiels devraient être localisés dans des endroits sécuritaires près du transport public, à proximité des emplois et des biens et services de première nécessité ;
- L'espace public - investir, planifier et entretenir un réseau interconnecté d'espaces publics variés offrant un accès facile, équitable et confortable, encourageant des comportements sains et sécuritaires, minimisant les risques, reflétant la culture et attractif pour toute la population ;
- Le transport - réduire les déplacements automobiles en offrant une diversité de modes de transport incluant les modes non-motorisés et le transport en commun ; favoriser une mobilité sécuritaire et abordable ; aménager et entretenir de manière optimale des infrastructures qui assurent le déplacement efficace et abordable des personnes et des marchandises localement et régionalement ;
- La préservation des sols (« *land conservation* ») - délimiter le périmètre d'urbanisation et protéger les zones écologiques sensibles en achetant, conservant et gérant d'importants espaces naturels à perpétuité ;
- La préservation patrimoniale et culturelle - promouvoir la préservation et la réutilisation des ressources patrimoniales (bâtiments, structures, sites, ressources matérielles et districts) ainsi que des paysages culturels favorisant la conservation du patrimoine et de la culture locale, régionale et nationale et consolidant le caractère de la collectivité ;
- Les codes, les règlements et les exigences - voir à ce que les orientations d'aménagement, le zonage, les codes de construction et de santé publique prennent en compte la collectivité et le contexte du site, améliorent l'intégrité écologique, et soient fondés sur l'approche du cycle-de-vie, favorisant l'équité sociale et récompensant l'innovation ;
- L'engagement du public - offrir des occasions régulières, véritables (« *meaningful* ») et équitables pour tous les citoyens d'influencer l'avenir de leur collectivité.

Tout comme il a été signalé par rapport aux principes généraux énoncés à l'égard de la collectivité, les principes proposés pour la planification et le design abordent toutes les dimensions du développement durable.

1.1.5 Ecocity

Le concept d'*Ecocity* s'inscrit dans la même lignée que les *Agenda 21* et vise à aborder la question du développement durable des villes dans une perspective systémique. L'*International Ecocity Framework and Standards* (IEFS)⁶⁷ est une initiative entreprise en février 2010 et dont le développement est assuré par Ecocity Builders, une organisation sans but lucratif accréditée par les Nations Unies, et un groupe d'experts internationaux. Notons que le Comité directeur compte deux (2) représentants d'universités canadiennes⁶⁸.

Cette proposition vise à développer un cadre commun pour l'évaluation du développement durable à l'échelle des régions et des villes incluant des indicateurs. La proposition préliminaire qui est présenté ici a fait l'objet d'ateliers de travail lors du Sommet mondial Écocité qui s'est tenu à Montréal en août 2011.

La proposition comprend l'énoncé des principes ; des normes auxquelles sont liées des niveaux de performance ; des définitions ; un processus de certification ou de labellisation ; des activités de diffusion et de rétroaction.

Les auteurs de cette proposition identifient quatre (4) stades du développement des villes : les villes malsaines (« *unhealthy* ») ; les villes vertes ; les « écocités » ; les villes Gaïa, ces dernières étant les villes ayant atteint le plus haut niveau, en équilibre et en harmonie aux niveaux social et biophysique avec leur région et le monde.

Les 15 principes d'une « écocité » distinguent quatre (4) dimensions : la forme urbaine⁶⁹ ; les conditions bio-géo-physiques ; les conditions écologiques ; les attributs socioculturels.

Au niveau de la forme urbaine, la proposition définit un seul principe :

- L'accessibilité par la proximité : la majorité des résidents doivent pouvoir accéder aux services de proximité à partir de leur résidence ; les zones d'emploi sont situées à proximité et accessibles à pied ou par transport en commun.

Pour les conditions bio-géo-physiques, six (6) principes sont proposés :

- Un air pur (« *clean air* ») : la qualité de l'air est favorable à la santé tant à l'intérieur des bâtiments qu'au niveau de la ville et de l'atmosphère ;
- Des sols sains (« *healthy soil* ») : le fonctionnement des écosystèmes est assuré et la fertilité est maintenue ou améliorée ;
- Une eau pure et sécuritaire (« *clean and safe water* ») : tous les résidents ont accès à une eau pure, sécuritaire et à des coûts abordables ; les sources d'eau, les cours et les plans d'eau sont sains et fonctionnent sans impact négatif sur les écosystèmes ; l'eau consommée provient principalement de la biorégion ;
- Une consommation responsable des ressources et des matériaux : les besoins de la ville excluant les aliments, l'énergie et les ressources renouvelables sont satisfaits de manière responsable et équitable, sans affecter la santé humaine ou la résilience des écosystèmes ; les ressources et les matériaux utilisés proviennent principalement de la biorégion ;
- Une énergie propre et renouvelable : les besoins en énergie de la ville sont satisfaits sans impact négatif significatif sur les écosystèmes, sur la santé humaine à court et long termes et sans contribuer à aggraver les changements climatiques ; l'énergie consommée provient principalement de sources locales ;

⁶⁷ ECOCITY BUILDERS (2010). *International Framework and Standards* (IEFS)

⁶⁸ Il s'agit de William Rees, University of British Columbia, et de Ray Tomalty consultant et aussi professeur associé l'université McGill.

⁶⁹ En anglais, l'expression « *Urban Design Feature* » est utilisée et l'examen des éléments proposés a conduit au choix du terme « forme urbaine » comme équivalent en français.

- Des aliments sains et accessibles : des aliments nutritifs sont accessibles à un coût abordable pour tous les résidents ; sont produits, manufacturés et distribués de manière à maintenir la qualité des écosystèmes et à ne pas contribuer à aggraver les changements climatiques ; les aliments consommés proviennent principalement de la biorégion.

Trois (3) principes sont formulés à l'égard des conditions écologiques (« *ecological imperatives* ») :

- Une saine biodiversité : la ville assure une biodiversité locale, biorégionale et globale des écosystèmes incluant la diversité des espèces, la diversité des écosystèmes et la diversité génétique ; la ville restaure les habitats naturels et la biodiversité ;
- Le respect de la capacité de support de la Terre : la ville limite ses pressions sur les écosystèmes en respectant leur capacité, utilisant les ressources et en assurant le remplacement et offrant un support à l'intégrité écologique régionale ;
- L'intégrité écologique : la ville assure les liens entre et au sein des écosystèmes et protège des habitats contigus et des corridors écologiques.

Cinq (5) principes sont formulés à l'égard des attributs socioculturels :

- Une culture riche (« *healthy culture* ») : la ville favorise les activités culturelles qui contribuent à accroître l'éducation écologique, la connaissance et l'expression créative et à développer la pensée et l'apprentissage social ;
- Le développement des capacités : la ville accorde son soutien entier et équitable à la participation de la communauté dans les processus de prises de décision et offre un soutien juridique, physique et organisationnel aux quartiers, aux organisations communautaires, aux institutions et aux agences pour développer leurs capacités ;
- Une économie saine et équitable : la ville favorise le développement des activités économiques qui minimisent les dommages et contribuent positivement à l'environnement et à la santé humaine ; offre son support pour favoriser un fort développement de l'emploi local qui soit équitable et intégré à la forme urbaine basée sur la proximité et encourage le développement de l'économie verte ;
- L'éducation permanente : tous les résidents ont accès durant toute leur vie à l'éducation incluant l'accès à l'information sur l'histoire de la ville, la culture, l'écologie et les traditions, tant dans le cadre de systèmes formel ou informel d'éducation, de la formation de la main-d'œuvre ou d'autres institutions sociales ;
- Le bien-être et la qualité de vie : les citoyens sont très satisfaits de la qualité de la vie dans tous ses aspects : emploi, environnement naturel, aménagé et bâti, santé physique et mentale, éducation, sécurité, récréation et loisir, et eu égard au sentiment d'appartenance.

Cette proposition préliminaire aborde l'ensemble des dimensions du développement durable. La formulation des normes et des indicateurs qui seront associés permettra de mieux comprendre comment elle pourra être appropriée par les villes et les régions.

II.1.2 Les principes proposés à l'échelle du quartier

La littérature abonde de propositions visant à favoriser l'aménagement de quartiers en réponse aux principes du développement durable. Le terme « quartier » utilisé dans les différentes approches peut être trompeur. Il s'agit dans la majorité des cas de projets de construction résidentielle, dans de nouveaux développements ou encore dans le cadre d'une requalification. Ces projets forment des ensembles de taille variable : ainsi, à titre d'exemple, BedZed à Londres en Angleterre, un projet immobilier « zéro énergie fossile » souvent cité en exemple, ne compte que 82 logements ; le quartier Vauban à Fribourg-en-Brisgau en Allemagne s'étend lui sur 34 hectares et compte quelque 2 800 logements et 600 emplois ; le référentiel LEED-ND est conçu pour des nouveaux quartiers d'une superficie maximale de 130 hectares (320 acres).

Deux (2) autres termes parfois trompeurs sont « *town* » et « *community* ». À titre d'exemple, l'organisme sans but lucratif BioRegional propose un concept d'« *eco-town* » ou « *eco-community* », une extension de son projet BedZed. On pourrait croire en raison du nom qu'il s'agit d'un concept à l'échelle d'une ville ou d'une collectivité. En fait, l'approche développée par BioRegional vise des projets de développement :

*« We hope the standards and criteria outlined will be useful when considering developing all new neighbourhoods or urban extensions, not just eco-towns. »*⁷⁰

Il en est de même pour le concept « *One Planet Communities* » aussi mis de l'avant par BioRegional qui s'adresse spécifiquement à des développeurs et à leurs équipes de conception.

De la recherche documentaire, sept (7) approches ont été sélectionnées aux fins de la présentation : quatre (4) développées en France, une (1) au Royaume-Uni, une (1) aux États-Unis et une (1) à l'échelle internationale.

1.2.1 La Charte de développement durable

La *Charte de développement durable* est une proposition formulée par deux (2) chercheurs français qui ont publié conjointement depuis 1999 plusieurs rapports en relation avec la ville et le développement durable⁷¹ et ont notamment participé au projet de recherche-démonstration HQE²R⁷² cofinancé par la Commission européenne et le Centre scientifique et technique du bâtiment.

La *Charte de développement durable* fait partie de l'ouvrage publié en 2009, *Écoquartier Mode d'Emploi*. Elle a été choisie parmi tous leurs écrits car elle est la dernière-née de ces auteurs et qu'il a été présumé qu'elle reflétait l'évolution de leur pensée après plus de 10 ans de travaux sur la question.

D'entrée de jeu, il faut rappeler que cette Charte s'adresse au développement de projets d'écoquartier ou de quartier durable. Les auteurs font la distinction entre le terme « écoquartier » qu'ils associent davantage à l'écologie alors que le terme « quartier durable » comprendrait selon eux aussi les dimensions économiques, sociales et participatives⁷³. Ils soulignent qu'en France le terme « écoquartier » l'aurait emporté et serait utilisé indifféremment.

⁷⁰ BIOREGIONAL - CABE (2008). What makes an eco-town? p. 6

⁷¹ CHARLOT-VALDIEU, CATHERINE, OUTREQUIN, PHILIPPE (1999). La ville et le développement durable. (2004)(1). Analyse de projets de quartier durable. (2004)(2). Intégration du développement durable dans les projets d'aménagement. (2006). Développement durable et renouvellement urbain : des outils opérationnels pour améliorer la qualité de vie dans nos quartiers. (2009) *Écoquartier Mode d'Emploi*.

⁷² SUSTAINABLE URBAN DEVELOPMENT EUROPEAN NETWORK (SUDEN) (2004). Projet HQE²R, une démarche visant le développement de quartiers durables <http://www.suden.org/fr/projets-europeens/hqe2r/>

⁷³ CHARLOT-VALDIEU, CATHERINE, OUTREQUIN, PHILIPPE (2009). *Écoquartier Mode d'Emploi*, p. 1

La *Charte de développement durable* vise à définir un cadre général qui propose une hiérarchie d'objectifs définis de façon cohérente : la Charte devra être adaptée à chaque projet en fonction des contextes locaux.

La Charte propose quatre (4) axes d'intervention définis selon l'échelle des enjeux :

- Axe 1 — Prendre en compte localement les grands enjeux globaux, à savoir :
 - Enjeu 1 — le changement climatique et la lutte contre l'effet de serre
Thèmes : conception du projet, bâtiments, aménagements, gestion des déplacements ;
 - Enjeu 2 — la préservation des ressources
Thèmes : gestion durable de l'espace, de la biodiversité, de l'eau, des matériaux et des ressources naturelles ;
 - Enjeu 3 — la lutte contre la pauvreté et l'exclusion.
- Axe 2 — Répondre de façon cohérente aux enjeux locaux, soit la réponse aux attentes en termes de qualité de vie, selon cinq (5) thèmes :
 - La densité et la qualité de vie ;
 - L'accessibilité aux services et aux équipements ;
 - La qualité des logements et des espaces privés ;
 - La qualité des espaces publics ;
 - La réduction des nuisances.
- Axe 3 — Contribuer à la durabilité de la ville, selon quatre (4) thèmes :
 - La participation à l'effort collectif, l'intégration du quartier dans la ville ;
 - La mixité fonctionnelle et la réduction des besoins de déplacements ;
 - La solidarité et la politique de mixités ;
 - L'éducation et la formation.
- Axe 4 — Principes pour concevoir un écoquartier selon quatre (4) thèmes :
 - Une nouvelle façon de penser et d'agir ;
 - Une stratégie politique ;
 - Une nouvelle gouvernance ;
 - L'évaluation comme outil de réussite.

Pour chacun des thèmes, la Charte formule des propositions : certaines propositions concernent des études, des analyses ou des inventaires à réaliser, alors que d'autres peuvent être assimilées à des objectifs. À titre d'exemple, pour la conception du projet les auteurs proposent qu'une étude d'approvisionnement énergétique soit réalisée et que les objectifs 3 x 20⁷⁴ et Facteur 4⁷⁵ soient retenus. Les propositions formulées sont à plusieurs échelles, certaines concernant l'organisation de l'espace du quartier, d'autres de la rue, et très détaillées.

⁷⁴ UNION EUROPÉENNE (2007). Les objectifs 3 x 20 sont les objectifs des pays membres de l'Union Européenne en relation avec les défis énergétiques et climatiques. Les trois (3) objectifs sont : réduire les gaz à effet de serre de 20% ; réduire la consommation d'énergie de 20% ; porter à 20% la part des énergies renouvelables dans la consommation finale d'énergie, d'où le 3 x 20.

⁷⁵ « Facteur 4 : Objectif de diviser par 4 d'ici 2050 les émissions de gaz à effet de serre par rapport à 1990 des pays industrialisés afin de limiter le réchauffement moyen de la Terre en dessous de 2°C »

http://www.actu-environnement.com/ae/dictionnaire_environnement/definition/facteur_4.php4

Une analyse de cet ensemble de propositions permet de dégager des principes d'aménagement à l'échelle du quartier :

- En regard de l'environnement naturel :
 - Adopter une approche écosystémique ;
 - Réduire la consommation énergétique ;
 - Réduire les émissions de gaz à effet de serre ;
 - Préserver la qualité de l'eau ;
 - Limiter les besoins d'assainissement collectif ;
 - Limiter les emprises au sol et les surfaces minéralisées ;
 - Intégrer les espaces naturels ou végétalisés dans l'organisation des espaces afin de permettre aux écosystèmes de se perpétuer ;
 - Utiliser des matériaux renouvelables et/ou faiblement énergivores ;
 - Favoriser la continuité écologique.
- En matière d'organisation du territoire :
 - Développer un axe structurant de transports en commun ;
 - Réduire la place de la voiture et de la circulation ;
 - Développer des modes de circulation douces et sécurisées ;
 - Permettre l'accès de tous aux équipements, commerces et services ;
 - Fixer des ratios minimaux de densité ;
 - Favoriser la proximité des équipements, services et commerces ;
 - Diversifier l'offre de logements ;
 - Favoriser toutes les mixités sociales (générationnelles, de revenus, de culture, etc.).
- En matière d'aménagement :
 - Assurer la qualité architecturale et paysagère ;
 - Assurer la qualité des accès aux bâtiments, aux stationnements et des cheminements dans les espaces publics ;
 - Maximiser les surfaces d'espaces verts et notamment les espaces verts publics de qualité, utiles et à vocation multiple ;
 - Renforcer l'identité du quartier et de chacun de ses îlots grâce au traitement des espaces publics.
- En matière de gestion et de gouvernance :
 - Favoriser l'appropriation par les usagers ;
 - Prendre en compte le coût global élargi dans les choix techniques de construction.

Cette *Charte de développement durable* s'adressant aux maîtres d'ouvrage, elle fait une large place aux considérations d'aménagement et d'organisation spatiale, abordant une composante de la dimension sociale via la mixité et la diversité de l'offre de logements, mais n'abordant pas la dimension économique ni la gouvernance, sauf celles du projet.

1.2.2 @d aménagement durable®

La méthode *@d aménagement durable*⁷⁶ élaborée par la Direction régionale de l'Équipement d'Île-de-France et les huit (8) Établissements Publics d'aménagement d'Île-de-France en 2008, vise à proposer aux collectivités locales et aux aménageurs une démarche structurée en vue de planifier et réaliser des projets d'écoquartiers.

La démarche a été développée en vue de répondre à six (6) enjeux du développement durable des villes : le changement climatique, la biodiversité, l'économie, le bien-être, les ressources naturelles, et les nuisances et les risques.

⁷⁶ VINCENT, JEAN-MICHEL (2010). Territoires et villes durables

La démarche comprend des lignes d'action que l'on peut assimiler à des principes d'aménagement. À chaque ligne d'action sont associés des indicateurs présentés comme des repères communs aux différents acteurs, comme des cibles partagées. Un seul indicateur par ligne d'action est proposé et choisi pour sa simplicité et le fait qu'il est quantifiable, selon une méthodologie reconnue.

Les lignes d'action distinguent le territoire qui correspond à la ville ou à la région et le projet de quartier.

Au niveau du territoire, à l'échelle de la ville ou de la région, six (6) lignes d'action sont définies et visent à tenir compte de l'impact du projet à l'échelle du territoire :

- Réduire l'empreinte écologique ;
- Offrir un cadre propice au développement d'une économie durable ;
- Assurer le développement humain ;
- Privilégier la boucle locale alimentaire ;
- Réduire les émissions de gaz à effet de serre ;
- Assurer une densité humaine urbaine.

Les deux (2) dernières lignes d'action s'appliquent également au niveau du projet.

Au niveau du projet d'écoquartier, huit (8) lignes d'action sont proposées en plus des deux (2) dernières susmentionnées :

- Construire une mixité fonctionnelle ;
- Construire une mixité sociale ;
- Diminuer les déplacements motorisés individuels domicile-travail ;
- Réduire la consommation d'énergie des bâtiments ;
- Développer la surface de biotopes ;
- Réduire la quantité de population exposée aux risques et aux nuisances ;
- Privilégier les matériaux de construction renouvelables, recyclés ou réutilisés ;
- Diminuer les rejets d'eau hors du quartier.

Ces lignes d'action touchent à toutes les dimensions du développement durable à l'exception de la gouvernance.

1.2.3 HQE™ - Aménagement

HQE-Aménagement est un référentiel développé par l'Association HQE et rendu public en mars 2010. Cette association sans but lucratif a développé depuis plus de 10 ans des référentiels notamment au niveau de la qualité environnementale des bâtiments menant à une certification - une démarche semblable à LEED en Amérique du Nord. La démarche s'appuie sur les normes ISO 14001 et ISO 9001.

Le cadre de référence est destiné aux opérations d'aménagement de toute taille et de toute nature : renouvellement ou nouveau projet, milieu urbain ou rural. Il propose trois (3) grands objectifs de développement durable :

- « Assurer l'intégration et la cohérence avec le tissu urbain et les autres échelles du territoire ;
- Préserver les ressources naturelles et favoriser la qualité environnementale et sanitaire de l'aménagement ;
- Promouvoir une vie sociale de proximité et conforter les dynamiques économiques »⁷⁷.

Tout comme la *Charte de développement durable*, le référentiel *HQE-Aménagement* associe à chacun des trois (3) grands objectifs des thèmes pour lesquels des objectifs spécifiques sont

⁷⁷ ASSOCIATION HQE (2010). Pour la réalisation d'opérations d'aménagement durable : La démarche HQE™ - Aménagement, p. 4

proposés. Le référentiel propose également une série d'indicateurs pour le suivi des actions et la mesure des objectifs.

Le référentiel précise que les thèmes proposés ne constituent pas un cadre rigide et qu'ils doivent être adaptés au contexte de la collectivité ou du projet.

Les tableaux aux pages suivantes présentent les thèmes proposés et les objectifs qui y sont associés : pour les fins de ce rapport, les objectifs qui concernent le bâtiment, sa construction et ses matériaux n'ont pas été retenus.

TABLEAU 4 - HQE-AMÉNAGEMENT : THÈMES ET OBJECTIFS CHOISIS

GRANDS OBJECTIFS	THÈMES	EXEMPLES D'OBJECTIFS
<p align="center">ASSURER L'INTÉGRATION ET LA COHÉRENCE DU QUARTIER AVEC LE TISSU URBAIN ET LES AUTRES ÉCHELLES DU TERRITOIRE</p>	Territoire et contexte local	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Créer une lisibilité des connexions à l'existant et assurer la perméabilité avec le reste du territoire ❖ Prendre en compte les spécificités du contexte dans la composition urbaine ❖ Conserver et mettre en valeur les éléments valorisants qui donnent au lieu sa spécificité ❖ Veiller aux espaces de transition entre l'aménagement et son environnement
	Densité	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Développer une densité propre au site ❖ Diversifier les formes et les typologies du bâti ❖ Privilégier la compacité des bâtiments
	Mobilités et accessibilité	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Proposer une composition urbaine qui réduise les besoins en déplacement ❖ Hiérarchiser et dimensionner les voies en fonction des usages et des vitesses ❖ Favoriser la desserte par transport en commun ❖ Mettre en œuvre une gestion du stationnement qui encourage les transports en commun et les modes doux ❖ Favoriser la pratique et les conditions d'une mobilité douce ❖ Assurer l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite ❖ Organiser le transport des marchandises ❖ Privilégier les liaisons courtes ❖ Promouvoir la mutualisation des véhicules
	Patrimoine, paysage et identité	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Exploiter le végétal et l'eau comme éléments paysagers ❖ Préserver les entités paysagères en assurant les continuités ❖ Apporter le même soin à la conception des vides et des pleins, des espaces communs et des espaces privés ❖ Optimiser la qualité des vues ❖ Valoriser le patrimoine architectural existant ❖ Prendre en compte le patrimoine urbain ❖ Faire participer les habitants et les usagers à la construction de l'image du lieu
	Adaptabilité et évolutivité	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Prévoir la réversibilité des aménagements ❖ Penser la flexibilité des espaces et des bâtiments et de leur utilisation ❖ Permettre aux espaces publics d'être les supports d'usages multiples par des espaces présentant une modularité ❖ Concevoir le bâti de manière à en permettre une multiplicité d'usages ❖ Faciliter les évolutions (densification, reconversion, changement d'affectation) sur les bâtiments, les tissus et les espaces publics ❖ Faciliter la mutabilité des bâtiments et des espaces privés ❖ Éviter l'enclavement du projet qui compliquera son évolution éventuelle ❖ Renforcer l'adaptation des logements aux risques climatiques ❖ Assurer l'adaptation du logement aux différents usages de la vie

TABLEAU 4- HQE-AMÉNAGEMENT : THÈMES ET OBJECTIFS CHOISIS

GRANDS OBJECTIFS	THÈMES	EXEMPLES D'OBJECTIFS
PRÉSERVER LES RESSOURCES NATURELLES ET FAVORISER LA QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET SANITAIRE DE L'AMÉNAGEMENT	Eau	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Assurer la protection de la ressource en eau (nappes, rivières, ...) ❖ Valoriser les eaux de surfaces comme éléments du paysage ❖ Limiter l'imperméabilisation des sols et le ruissellement ❖ Utiliser les eaux pluviales pour tous les usages ne nécessitant pas d'eau potable ❖ Réfléchir à une gestion alternative des eaux
	Énergie et climat	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Permettre l'autoproduction énergétique ❖ Permettre la mutualisation de l'offre énergétique ❖ Utiliser des produits et équipements aux performances thermiques garanties
	Matériaux et équipement	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Imposer des produits et équipements ayant l'impact le moins lourd sur l'environnement et la santé ❖ Favoriser la réhabilitation des bâtiments
	Déchets	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Améliorer les circuits de collecte et réduire les coûts ❖ Gérer les déchets inertes et non dangereux en vue de leur réutilisation ❖ Faciliter l'implantation des systèmes de tri et de compostage
	Écosystèmes et biodiversité	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Préserver la faune et la flore locales et réaliser des espaces de biodiversité ❖ Promouvoir la fonction du végétal pour la gestion de l'eau, le confort thermique, dans la composition urbaine ❖ Favoriser la gestion écologique des eaux usées ❖ Rendre la nature accessible à tous
	Risques naturels et technologiques	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Mettre en place une approche intégrée de la gestion de l'eau ❖ Réduire la vulnérabilité face aux risques (aménagement de protection, prescriptions constructives,...)
	Santé	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Hiérarchiser et traiter les voies pour réduire le bruit lié au trafic ❖ Assurer des niveaux de bruit acceptables dans les espaces extérieurs et à l'intérieur des bâtiments ❖ Assurer la qualité de l'air extérieur ❖ Limiter l'impact des sources d'émissions électromagnétiques

TABLEAU 4 - HQE-AMÉNAGEMENT : THÈMES ET OBJECTIFS CHOISIS

GRANDS OBJECTIFS	THÈMES	EXEMPLES D'OBJECTIFS
PROMOUVOIR UNE VIE SOCIALE DE PROXIMITÉ ET CONFORTER LES DYNAMIQUES ÉCONOMIQUES	Économie du projet	❖ Concevoir un environnement bâti de qualité et raisonner en coût global pour intégrer les retombées économiques liées à l'opération d'aménagement : coûts évités, économies de fonctionnement
	Fonctions et mixités	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Assurer la diversité des fonctions présentes ❖ Favoriser la mixité aux échelles pertinentes ❖ Mettre en place les conditions d'une mixité fonctionnelle des bâtiments ❖ Assurer la présence d'équipements de proximité nécessaires à la vie sociale ❖ Offrir des services et des activités de proximité ❖ Promouvoir le lien social et la culture
	Ambiances et espaces publics	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Répondre par la diversité des espaces aux attentes des habitants ❖ Favoriser le sentiment de sécurité ❖ Réduire la pollution lumineuse ❖ Assurer des flux réguliers dans les espaces publics pour favoriser l'animation ❖ Offrir des espaces adaptés aux usages ❖ Faciliter les interactions sociales dans les espaces publics
	Insertion et formation	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Prévoir des espaces et des locaux pour accueillir les activités collectives ❖ Utiliser le quartier pour diffuser les approches durables de la ville ❖ Mettre en place des mesures favorisant l'échange et le développement de compétences
	Attractivité, dynamiques économiques et filières locales	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Programmer des équipements pour favoriser l'attractivité du secteur envers les entreprises ❖ Développer l'offre de surface d'accueil des entreprises ❖ Améliorer l'accessibilité du site ❖ Favoriser l'accès aux habitants à des produits locaux respectueux de l'environnement ❖ Encourager les filières d'éco-activités ❖ Installer et maintenir des activités économiques diversifiées ❖ Renforcer les circuits courts ❖ Contribuer à la bonne image et à l'attractivité ❖ Soutenir les filières d'énergies locales

La démarche *HQE-Aménagement* aborde toutes les dimensions du développement durable à l'exception des questions de gouvernance, une omission normale puisque ce référentiel vise à encadrer des projets immobiliers et non l'aménagement et le développement de la ville dans son ensemble.

1.2.4 Les écoquartiers de la Fédération des Epl

Les Epl sont les Entreprises publiques locales, des sociétés au service des collectivités locales et des territoires qui sont soit majoritairement contrôlées par le secteur public ou exclusivement par des collectivités locales. Ces sociétés sont des opérateurs des collectivités locales en matière d'aménagement, de transports, de déchets, de logement, etc.

En avril 2011, la Fédération des Epl a publié un ouvrage qui se veut un guide⁷⁸ pour l'aménagement d'écoquartiers. Ce guide énonce 12 engagements ou principes en vue d'assurer un aménagement durable et accompagne ces engagements d'exemples de réalisation.

Les 12 engagements et les objectifs principaux qui y sont associés suivent :

- Assurer la cohérence du projet :
 - en regard des orientations d'urbanisme ;
 - des différentes fonctions prévues ;
 - des objectifs environnementaux ;
 - des besoins des générations futures.
- Penser l'intégration urbaine :
 - favoriser la densité urbaine plutôt que l'expansion ;
 - articuler le projet avec l'existant ;
 - créer les équipements, les services nécessaires, les transports doux et travailler sur de nouveaux modes de transport ;
 - valoriser l'environnement par la création d'espaces paysagers afin d'intégrer la nature à la ville.
- Faire vivre la concertation :
 - favoriser la concertation entre les acteurs locaux et les habitants ;
 - organiser les conditions d'une démarche participative à toutes les étapes du projet ;
 - informer les habitants des dispositifs de participation.
- Veiller à la mixité fonctionnelle :
 - favoriser la diversité fonctionnelle, la multiplicité des usages et la mixité urbaine ;
 - favoriser la proximité des habitations et des services ;
 - articuler les pôles autour de modes de transports doux et développer de nouveaux usages en diminuant la place de la voiture ;
 - proposer des espaces communs renforçant les liens sociaux et intergénérationnels.
- Concrétiser la mixité sociale :
 - contribuer à la mixité sociale et générationnelle par la variété des typologies d'habitat et de services ;
 - favoriser la mixité sociale à l'échelle de l'immeuble ou de l'îlot ;
 - développer des espaces de convivialité et de sociabilité accessibles à tous ;
 - inciter au développement d'initiatives citoyennes ;
 - assurer une mobilité de proximité pour tous.
- Préserver l'eau :
 - augmenter la perméabilité des sols ;
 - organiser la récupération et le recyclage des eaux pluviales ;
 - favoriser les conditions d'économie d'eau ;
 - assurer le contrôle de la qualité de l'eau ;
 - développer l'assainissement par les plantes ou les jardins filtrants.

⁷⁸ FÉDÉRATION DES EPL (2011). Écoquartiers - Suivez le guide - 12 engagements pour un aménagement durable

- Planifier la gestion des déchets :
 - renforcer la réduction des déchets à la source ;
 - organiser un compost collectif ;
 - sensibiliser et responsabiliser la population ;
 - assurer la traçabilité des déchets.
- Cultiver la biodiversité :
 - conserver le patrimoine naturel des espèces et des écosystèmes ;
 - réduire les inégalités écologiques à l'échelle de la ville ;
 - mettre en place une politique de végétalisation et d'entretien de l'environnement ;
 - sensibiliser la population sur le patrimoine écologique ;
 - installer si possible des jardins collectifs et des espaces consacrés aux activités agricoles de qualité.
- Organiser la mobilité :
 - prévoir un plan de déplacement, y compris piétons et modes doux, en amont du projet ;
 - mutualiser les stationnements ;
 - modifier les habitudes de déplacement par une offre de transport alternative au transport individuel ;
 - développer une offre de vélopartage, d'autopartage et de vélocation ;
 - promouvoir l'utilisation du vélo et de la voiture électrique et une utilisation mixte des stationnements (jour/nuit).
- Garantir la sobriété énergétique :
 - optimiser les infrastructures existantes ;
 - recourir aux énergies renouvelables ou locales ;
 - prévoir des solutions énergétiques réversibles et évolutives ;
 - intégrer des énergies renouvelables au bâti existant ;
 - sensibiliser les habitants et usagers aux économies d'énergie.
- Oser la densité urbaine :
 - maintenir une continuité urbaine du quartier avec la ville ;
 - organiser une densité innovante et acceptable en prévoyant la mixité et une complémentarité des typologies d'habitat ;
 - assurer l'accessibilité des habitants aux services ;
 - guider la cohérence des espaces verts et construits en développant la nature en ville ;
 - soigner les espaces extérieurs publics et privés en rendant lisibles les séparations tout en prévoyant une intégration paysagère ;
 - favoriser l'investissement des habitants dans leur quartier.
- Orchestrer l'écoconstruction :
 - étudier le terrain, son orientation, ses dénivelés, la disposition des autres bâtiments et de la végétation afin d'adapter le projet aux contraintes géographiques ;
 - réaliser un choix réfléchi des matériaux de construction, performants et respectueux de l'environnement ;
 - assurer une bonne adéquation entre la sobriété énergétique au quotidien (la réduction des besoins), l'efficacité énergétique mesurable du bâtiment et le recours aux énergies renouvelables ;
 - s'appuyer sur les critères d'habitat sain et confortable.

Ce guide aborde toutes les dimensions du développement durable et traite de manière plus complète les questions de gouvernance et le rôle des individus dans l'atteinte des objectifs, notamment par des changements de comportement.

1.2.5 Eco-Towns

BioRegional une société sans but lucratif et CABE (Commission for Architecture and the Built Environment) se sont associés pour développer le concept de l'*eco-town*⁷⁹ à la suite d'une initiative du gouvernement du Royaume-Uni lancée en 2007. Ce gouvernement a mis sur pied un comité dont le but était de lancer un défi aux promoteurs des *eco-towns* pour qu'ils fassent preuve d'innovation et améliorent leurs projets.

Deux (2) grands objectifs sont à l'origine des projets *eco-towns* : la réduction de l'émission de gaz à effet de serre et la réduction de l'empreinte écologique.

En amont de la construction, BioRegional et CABE identifient quatre (4) axes d'intervention qui ont un impact significatif sur l'atteinte des objectifs :

- La planification d'ensemble (« *masterplanning* ») :
 - Prendre en considération les caractéristiques naturelles, construites et historiques du lieu ;
 - Planifier l'implantation, la densité et l'échelle en termes de l'orientation, de l'apparence et de la masse thermique ;
 - Assurer la connectivité et l'inclusion à la collectivité ;
 - Prévoir une densité plus élevée à proximité des nœuds de transport ;
 - Tenir compte des caractéristiques physiques et des ressources notamment de la direction des vents et de l'orientation solaire pour la planification du réseau de rues et l'implantation des bâtiments ;
 - Assurer un accès facile pour tous aux équipements publics et communautaires sans avoir recours à l'automobile ;
 - Concevoir l'aménagement paysager pour préserver et mettre en valeur les atouts naturels du site, gérer l'eau de manière efficiente et créer des corridors de verdure et mettre en place des infrastructures vertes ;
 - Respecter les critères de design recommandés pour faire face au changement climatique.
- L'eau :
 - Mettre en place un système durable de gestion des eaux de ruissellement ;
 - Réduire l'utilisation de l'eau dans les sites déjà construits pour compenser l'accroissement dû à la nouvelle construction (« *net water neutrality* ») ;
 - Doter tous les bâtiments d'équipements de récupération des eaux de pluie ;
 - Respecter les codes en matière de consommation efficiente de l'eau potable ;
 - Prévoir les risques d'inondation et mettre en place les mesures appropriées de protection.
- Les quartiers sains :
 - Aménager les infrastructures pour favoriser la marche et le cyclisme tant pour des fins utilitaires que de récréation ;
 - Concevoir les rues et les places publiques pour favoriser les interactions sociales avec un lien bien défini avec les bâtiments environnants ;
 - Concevoir des utilisations au niveau de la rue qui sont favorables à l'animation de la rue (« *active street frontage* ») ;
 - Favoriser la mutualisation des espaces tels que le stationnement et même des bâtiments ;

⁷⁹ UNITED KINGDOM (2007). ECO-TOWNS PROSPECTUS
<http://www.communities.gov.uk/publications/housing/ecotownspectus?view=Standard>
BIOREGIONAL, CABE (2008). What makes an eco-town?

- Concevoir les réseaux de rues et de voies piétonnières et cyclables pour favoriser un accès convivial et sécuritaire aux écoles, aux commerces et aux équipements publics.
- Les infrastructures vertes et la biodiversité :
 - Planifier un réseau interconnecté d'espaces libres, d'espaces verts et de corridors verts incluant des espaces publics tels que des parcs et des espaces privés ;
 - Intégrer les espaces naturels au milieu urbain ;
 - Aménager des toits verts ;
 - Aménager des jardins communautaires et permettre l'agriculture urbaine ;
 - Concevoir les espaces verts et les espaces libres à des fins multifonctionnelles - récréation, bien-être, connexion entre les réseaux piétonniers et cyclables, réduction du bruit et des intrusions visuelles, gestion de l'eau.

Pour la conception et le développement de l'*eco-town*, BioRegional et CABE identifient sept (7) axes d'intervention prioritaires pour lesquels sont formulées des propositions d'action.

Les sept (7) axes d'intervention sont :

- La construction et l'entretien des habitations - construction de bâtiments durables, utilisation de matériaux à faible teneur énergétique, réutilisation des matériaux, réduction des infrastructures desservant les secteurs résidentiels ;
- La consommation énergétique résidentielle - efficacité énergétique des bâtiments et de leurs équipements, consommation d'énergie de sources renouvelables ;
- Le transport - réduction des déplacements et diversification des modes de transport, accroissement de la densité, proximité des lieux de résidence et des lieux de travail, développement d'un réseau de transport en commun facilement accessible, offrant un service fréquent et fiable, et privilégiant des véhicules à faible impact carbone, réduction de la place dévolue à l'automobile (voirie et stationnements) ;
- L'alimentation - favoriser l'achat de produits locaux qui respectent l'environnement, diversification de l'offre de produits santé et à faible contenu de protéines animales, favoriser l'agriculture urbaine, accroître l'offre de commerces de proximité dans le secteur de l'alimentation ;
- Les biens de consommation - favoriser la consommation responsable, la réutilisation et la réparation des biens plutôt que leur remplacement, encourager la production locale de biens de consommation durables ;
- Les administrations publiques, les services publics et les infrastructures - adopter des pratiques écoresponsables aux niveaux de toutes les administrations publiques tant pour la construction et l'entretien des bâtiments et des infrastructures que pour leur opération ;
- Les déchets - viser un objectif de zéro déchets, encourager la réduction à la source, faciliter le recyclage et le compostage.

Le rapport préparé par BioRegional et CABE en réponse à des objectifs strictement environnementaux n'aborde évidemment que la dimension environnementale du développement durable.

1.2.6 LEED-2009 for Neighborhood Development

Le Congress for the New Urbanism, Natural Resources Defense Council et l'U.S. Green Building Council ont collaboré en vue de développer un système de certification pour des quartiers durables⁸⁰. Cet exercice s'inspire fortement de l'approche développée par ces partenaires pour la certification de bâtiments : *LEED for Existing Buildings*, *LEED for Core & Shell*, *LEED for New Construction*, *LEED for Schools*, *LEED for Retail*, *LEED for Healthcare*, *LEED for Homes*, *LEED for Commercial Interiors*.

La certification vise à promouvoir le développement de quartiers durables, sains, abordables et respectueux de l'environnement au niveau de la construction et du design et s'appuie sur les principes du Nouvel Urbanisme, de la Croissance intelligente et des bâtiments verts. La certification s'adresse à des quartiers, des parties de quartiers ou même plusieurs quartiers. Cependant, les auteurs soulignent que le système est conçu pour traiter un minimum de deux (2) bâtiments résidentiels et jusqu'à un maximum de 130 hectares (320 acres) : ils soulignent que des petits projets d'insertion dans la trame urbaine pourraient être éligibles à la certification de même que des projets de redéveloppement de banlieues existantes (« *suburban retrofit* »).

La certification comporte une série d'étapes et de conditions et repose sur l'attribution de crédits qu'il n'est pas pertinent de relater dans le cadre de ce rapport.

Le système distingue quatre (4) axes d'intervention⁸¹ : la localisation intelligente et la connectivité ; la forme urbaine et le design ; les infrastructures et les bâtiments verts ; l'innovation et le processus de design (ce dernier vise essentiellement à faire reconnaître l'accréditation LEED des professionnels impliqués et l'innovation).

Le système développé définit d'une part, des conditions préalables que le projet doit satisfaire, sinon il ne peut être certifié ; d'autre part, des conditions associées à l'obtention de crédits en vue de déterminer le niveau de certification.

Les 12 conditions préalables, des conditions nécessaires, concernent trois (3) des quatre (4) axes d'intervention :

- Localisation intelligente et connectivité :
 - Une localisation intelligente - le développement doit être situé au sein ou à proximité de développements existants et des réseaux de transport en commun : projets d'insertion, projets voisins de développement et interconnectés au milieu urbain existant, projets à proximité d'un corridor de transport en commun ayant un niveau de services adéquat, projets situés à proximité de centres de services, de commerces et d'équipements ;
 - La protection des espèces menacées et des habitats - le développement doit prévoir les mesures appropriées pour assurer la protection des espèces et des habitats et prévoir, si la protection intégrale n'est pas possible, la compensation par la protection hors site d'espèces et d'habitats ;
 - La conservation des milieux humides et la protection des cours et des plans d'eau - le développement doit prévoir les mesures appropriées pour assurer la protection des milieux humides et des cours et des plans d'eau et peut prévoir des aménagements qui assurent un accès public compatible avec la protection ;
 - La préservation des terres agricoles - localiser le projet sur un site qui n'est pas inclus dans une zone agricole désignée sauf si le développement proposé est conforme à la réglementation ; au lieu de développer en zone agricole, choisir une localisation à l'intérieur de la trame ou desservie par le transport en commun ;

⁸⁰ CONGRESS FOR THE NEW URBANISM, NATURAL RESOURCES DEFENSE COUNCIL, U.S. GREEN BUILDING COUNCIL (2009). LEED-2009 for Neighborhood Development

⁸¹ Un cinquième axe concerne uniquement les villes américaines.

minimiser l'impact du développement sur les terres arables, les sols aux caractéristiques uniques ou les sols protégés et adopter des mesures de compensation ;

- La protection des plaines inondables - localiser le projet sur un site qui n'inclut pas une plaine inondable, choisir un site au sein de la trame urbaine ou un site situé dans la plaine inondable et qui est déjà développé ; ne développer que les portions du site situées à l'extérieur de la plaine d'inondation et mettre en place les mesures appropriées de protection.

- Forme urbaine et design :

- Des rues aménagées pour le piéton (« walkable streets ») - entrées sur rue, trottoirs en continu, ratio hauteur/largeur de rue à respecter ;
- Un développement compact - des densités à respecter selon la localisation du projet ou de ses composantes par rapport au réseau de transport en commun ;
- Un quartier connecté et intégré à la collectivité (« *connected and open community* ») - un nombre minimal d'intersections doit être respecté au sein du quartier et des normes sur les liaisons entre le quartier et le reste de la ville sont définies.

- Infrastructures et bâtiments verts :

- Des bâtiments certifiés verts (LEED ou autre système indépendant) ;
- Une amélioration de la performance énergétique au-delà des normes de certification ;
- Une consommation d'eau réduite par rapport à la norme de référence ;
- La mise en place de mesures de mitigation et d'atténuation des impacts de la construction.

Les conditions associées à l'obtention de crédits pour ces trois (3) axes d'intervention concernent :

- Pour l'axe - Localisation intelligente et connectivité :

- les localisations préférentielles ;
- le redéveloppement des friches industrielles ;
- les localisations qui réduisent la dépendance à l'automobile ;
- les réseaux cyclables ;
- la proximité des lieux de résidence et d'emploi ;
- la protection des pentes abruptes ;
- la conservation, la restauration et la gestion à long terme des habitats, des milieux humides et des plans d'eau.

- Pour l'axe - Forme urbaine et design :

- les rues conçues pour le piéton ;
- le développement compact ;
- la mixité fonctionnelle des centres de quartier ;
- la diversité de l'habitation permettant d'accueillir des résidents avec différents revenus ;
- l'empreinte réduite du stationnement ;
- l'interconnexion du réseau de rues ;
- les infrastructures de transport en commun (arrêts, stations, abribus, ...) ;
- l'accès aux espaces publics et civiques ;
- l'accès aux équipements récréatifs ;
- l'accès universel et l'accueil des visiteurs ;
- la participation et l'engagement du public (« *community outreach and involvement* ») ;
- la production alimentaire locale ;

- les rues bordées d'arbres et des rues ombragées ;
- les écoles de quartier.
- Pour l'axe - Infrastructures et bâtiments verts :
 - la construction ou la rénovation d'un bâtiment certifié vert au-delà des exigences de la condition préalable ;
 - l'amélioration de la performance énergétique au-delà des exigences de la condition préalable ;
 - la consommation réduite d'eau au-delà des exigences de la condition préalable ;
 - les aménagements paysagers économes d'eau ;
 - la réutilisation de bâtiments existants ;
 - la préservation de ressources historiques et leur réutilisation (nouvelles fonctions) ;
 - la perturbation minimale du site tant pendant dans la construction que par son implantation ;
 - la mise en place d'une gestion intégrée des eaux de ruissellement ;
 - la réduction des îlots de chaleur ;
 - l'orientation des bâtiments en fonction de l'ensoleillement ;
 - l'utilisation de ressources énergétiques renouvelables ;
 - la mise en place de systèmes de chauffage et de climatisation à l'échelle du quartier ;
 - la mise en place d'infrastructures écoénergétiques ;
 - la gestion des eaux usées ;
 - le contenu en matières recyclées ;
 - la gestion des déchets solides, le compostage, le recyclage et la réutilisation ;
 - la réduction de la pollution lumineuse.

Le nombre de points associé à chacune des conditions représente l'importance accordée dans l'atteinte des objectifs : 27 points sont associés à la localisation et cinq (5) des conditions préalables ; 44 points sont liés à la forme urbaine et au design et trois (3) des conditions préalables ; 29 points et quatre (4) des conditions préalables sont associés aux infrastructures et aux bâtiments verts.

Au niveau de la forme urbaine et du design, 12 des 44 points sont attribués pour les rues conçues pour les piétons ce qui soulève pour certains la question de savoir si l'on peut répondre à ce critère dans les développements de banlieue⁸².

Ce système fort complet aborde toutes les dimensions du développement durable bien qu'à l'examen de la pondération, il se dégage une forte concentration des crédits en association avec l'aménagement physique et l'environnement naturel.

1.2.7 *One-Planet Communities*

En janvier 2011, BioRegional a publié « *Common International Targets* », un ouvrage qui propose d'établir 10 cibles ou objectifs auxquels les projets développement devraient souscrire pour satisfaire aux principes du développement durable. Comme il a été souligné antérieurement dans ce rapport, malgré le nom « *One-Planet Communities* » qui peut laisser entendre que la proposition s'adresse à des collectivités, cette proposition vise les développeurs de projets immobiliers.

La proposition formulée par BioRegional vise trois (3) grands objectifs à caractère environnemental : contribuer à une empreinte écologique et une empreinte carbone durables, et privilégier des activités propres, non polluantes.

⁸² KNACK, RUTH ECKDISH (2010). « *Leed-ND - What the Sceptics Say* » paru dans Planning, American Planning Association, décembre 2010

Les 10 cibles ou objectifs proposés sont :

- Zéro-carbone - tous les bâtiments seront efficaces au plan énergétique et entièrement approvisionner par des énergies renouvelables ;
- Zéro-déchets - une utilisation efficiente des ressources qui permettra de réduire les déchets à près de zéro et, ultimement, aucun déchet ne sera envoyé dans des sites d'enfouissement ;
- Le transport durable - les besoins de déplacement seront réduits et les modes de transport offerts seront à faible consommation de carbone ;
- Des matériaux durables - tous les biens et matériaux utilisés sont faits de ressources renouvelables ou recyclés et à faible teneur énergétique, et lorsque possible, produits localement ;
- Des aliments locaux et durables - les habitants pourront manger des aliments locaux, saisonniers et organiques et avoir accès à des aliments à fort contenu de protéines végétales plutôt qu'animales ;
- L'eau durable - une utilisation plus efficiente de l'eau au niveau de la consommation et de la production et une gestion de l'eau qui est favorable à une saine utilisation du sol, évite les inondations et la pollution des cours d'eau ;
- L'utilisation du sol et la faune - un accroissement de la biodiversité et de la productivité biologique qui contribue à la beauté des paysages ;
- La culture et le patrimoine - des collectivités où le développement durable, l'esprit communautaire et le génie du lieu auront été cultivés et où le patrimoine local aura été mis à contribution pour consolider les liens sociaux ;
- L'équité et l'économie locale - une économie locale florissante, diversifiée et résiliente qui fait place à l'emploi équitable, le commerce international équitable et supporte des collectivités inclusives ;
- La santé et le bonheur (« *happiness* ») - des conditions qui sont attractives et abordables et qui permettent aux gens de vivre heureux et en santé, tout en consommant une part équitable des ressources de la Terre.

Cette proposition au caractère quelque peu utopique est en grande partie dictée par la dimension environnementale du développement durable. Cette proposition sert à une forme de certification de projets de développement ou de redéveloppement (« *endorsed communities* »). Quatre (4) projets ont été certifiés, un aux États-Unis, deux (2) au Royaume-Uni et un, au Portugal. Sept (7) projets ont entamé la démarche dont un projet situé à Côte-St-Luc et dans l'arrondissement Lachine à Montréal.

II.1.3 Quelques observations

À l'échelle de la ville, les approches présentées possèdent plusieurs points en commun : la place première qu'occupe l'environnement naturel pour orienter et dicter les choix d'aménagement et de développement ; l'accessibilité, la proximité et le choix judicieux des localisations mis en relation avec les réseaux de transport en commun, les réseaux piétonniers et cyclables ; la mixité fonctionnelle, sociale et ethnique et la diversité ; l'équité et les choix offerts.

À l'échelle du quartier, les approches présentées montrent de nombreux points de convergence quant aux objets pour lesquels des principes d'aménagement sont formulés : la proximité et la mixité sous toutes leurs formes sont les principes communs les plus fréquemment ciblés ; les choix de localisation en fonction de l'environnement naturel et bâti, des infrastructures existantes et la relation lieu de résidence et lieu de travail sont fréquemment identifiés, ainsi que la densité/compacité et la diversité ; l'accessibilité aux services et la mobilité sont des principes récurrents.

II.2. Le cadre conceptuel pour aménager la ville écoresponsable

Dans le cadre de la *Stratégie gouvernementale de développement durable* (SGDD), l'une des trois orientations prioritaires qui a été définie concerne le territoire : « Aménager et développer le territoire de façon durable et intégrée ».

Le cadre conceptuel proposé s'applique à traduire cette orientation en l'associant à la vision, aux caractéristiques recherchées et aux objectifs proposés dans le Volet I pour la *Ville de demain*, la ville écoresponsable.

II.2.1 Les prémisses

La revue de la littérature présentée au chapitre précédent a mis en évidence les points de convergence en ce qui a trait au contenu des propositions en matière d'aménagement durable de la ville ou du quartier.

En vue d'éclairer la formulation d'une proposition de cadre conceptuel, les approches décrites ont été examinées cette fois, du point de vue de leur structure et de leur composition.

Des 12 approches présentées, sept (7) énoncent des principes, c'est-à-dire des règles à suivre, des conditions à respecter : la Croissance intelligente, le Nouvel Urbanisme, la proposition de *City Building*, *@d aménagement durable*, *EcoCity*, les écoquartiers EPL et *One-Planet Communities*.

HQETM - Aménagement formule d'abord des objectifs principaux à l'échelle du quartier : des thèmes pour chaque objectif - par exemple, le territoire et le contexte local, l'eau, la santé ; et des objectifs spécifiques pour chaque thème. Les thèmes s'apparentent à des objets d'intervention.

STAR Community Index propose des objectifs principaux formulés à l'échelle de la collectivité ; des thèmes pour chacune des trois (3) dimensions du développement durable, - par exemple, systèmes naturels, énergie, climat, emploi et formation de la main-d'œuvre ; et pour chacun des thèmes, l'*Index* formule soit des objectifs - excellence du design, collectivités compactes et complètes - ou encore, identifie des objets d'intervention - habitation, espace public, transport - pour lesquels l'*Index* définit des objectifs spécifiques.

LEED-2009 for Neighborhood Development et *Eco-Towns* définissent des objets d'intervention pour lesquels ces approches proposent des objectifs.

Finalement, la *Charte du développement durable* est une approche hybride. La Charte propose ce qu'elle nomme des « axes d'intervention » dont la formulation s'apparente clairement à celle d'un objectif ; identifie des thèmes pour chaque axe, ces thèmes étant parfois des objets d'intervention - par exemple, conception du bâtiment, éducation et formation -, parfois des objectifs - par exemple, réduction des nuisances, mixité fonctionnelle.

Pour formuler la proposition de cadre conceptuel pour guider l'aménagement et le développement du territoire, trois (3) consignes ont été définies. Le cadre conceptuel proposé doit :

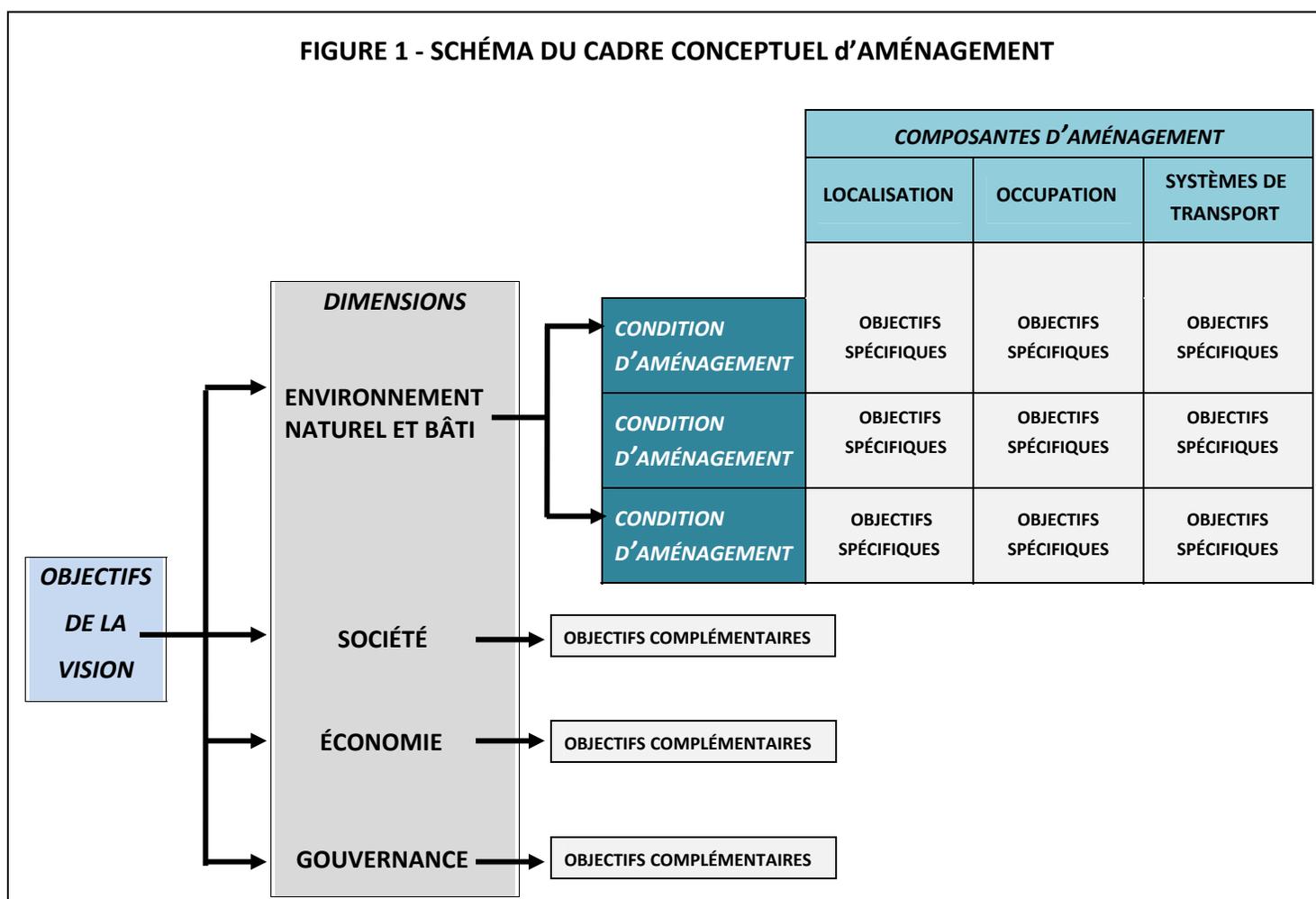
- Être clairement lié à la proposition de vision et aux caractéristiques recherchées pour la *Ville de demain* et plus spécifiquement, aux objectifs proposés ;
- Traiter des quatre (4) dimensions du développement durable - l'environnement, la société, l'économie et la gouvernance ;
- Distinguer des objets d'intervention au niveau de l'aménagement du territoire.

II.2.2 La composition du cadre conceptuel

Le cadre conceptuel proposé se compose :

- des objectifs proposés pour la *Ville de demain*, la ville écoresponsable ;
- de la dimension Environnement où l'on distingue l'environnement naturel et l'environnement bâti, une distinction semblable à celle entre le « capital naturel » et le « capital produit »⁸³ ; à cette dimension sont associés :
 - des conditions d'aménagement, des règles à suivre ;
 - des objectifs spécifiques formulés pour chacune de ces conditions, en fonction de trois (3) composantes d'aménagement : la localisation, l'occupation et les systèmes de transport ;
- des dimensions Société, Économie et Gouvernance pour lesquels des objectifs complémentaires sont proposés : en effet, pour atteindre les objectifs de la *Ville de demain* en matière d'aménagement, il n'est pas suffisant d'agir sur l'espace, il faut aussi modifier les comportements des individus, des entreprises, changer les façons de gérer les équipements et les infrastructures, impliquer autrement et davantage les citoyens.

FIGURE 1 - SCHÉMA DU CADRE CONCEPTUEL D'AMÉNAGEMENT



⁸³ L'Institut de la Statistique du Québec distingue pour les indicateurs de développement durable, le capital naturel et le capital produit http://www.stat.gouv.qc.ca/donstat/dev_durable/concepts.htm

Dans les sections suivantes, les conditions d'aménagements à respecter sont définies et justifiées ; les composantes d'aménagement sont décrites ainsi que leur raison d'être ; et les objectifs proposés pour le cadre d'aménagement en relation avec les objectifs de la *Ville de demain* sont présentés.

2.2.1 Les conditions d'aménagement

La revue de la littérature est la source des propositions formulées quant aux conditions d'aménagement. Elle a permis de dégager des conditions récurrentes et convergentes qui sont reprises ici avec quelques ajouts ou des interprétations différentes. L'actuelle *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* et le projet de loi, *Loi sur L'aménagement durable du territoire et de l'urbanisme*, ont également été pris en compte.

Le cadre conceptuel propose 10 conditions à respecter pour faire de la *Ville de demain* une ville écoresponsable au plan de l'aménagement du territoire. Ces conditions sont :

- Respecter la compatibilité ;
- Accroître l'efficacité ;
- Privilégier la proximité ;
- Privilégier la compacité ;
- Favoriser la densité ;
- Favoriser l'animation ;
- Promouvoir la pluralité ;
- Promouvoir la mixité ;
- Assurer l'accessibilité ;
- Assurer la fluidité.

2.2.1.1 Respecter la compatibilité

La compatibilité est la capacité de coexister de manière harmonieuse. Ce terme a été préféré à celui d'acceptabilité dont l'usage est souvent limité à la société ou à l'individu.

Respecter la compatibilité est une condition qui s'applique à l'environnement naturel - par exemple, le respect de la capacité de support des écosystèmes. Cette condition s'applique aussi à l'environnement bâti, par exemple : la compatibilité des usages et des fonctions ; la compatibilité des bâtiments eu égard à la densité, la hauteur, l'emprise au sol ; la prise en compte des nuisances dans les choix de localisation. Mais aussi, cette condition concerne l'acceptabilité sociale non seulement des formes urbaines mais aussi des populations ou des clientèles.

La compatibilité est aussi une condition qui s'applique aux réseaux de transport, d'énergie et d'information en relation avec les possibilités techniques d'échange et de communication.

Dans la littérature, la compatibilité n'a été repérée sous ce vocable que dans l'ouvrage *City Building – Nine Planning Principles for the Twenty-First Century*. Cependant, plusieurs des approches précisent par exemple : la densité humaine, la densité acceptable, des environnements construits à l'échelle humaine, la capacité de support, des niveaux de bruit acceptables. D'autres approches parlent de cohérence, de complémentarité ou encore de gestion des transitions. Ces vocables correspondent à la notion de compatibilité, soit par rapport à l'individu, la société ou la nature : cette notion a l'avantage au niveau de l'aménagement du territoire d'être bien ancrée dans le vocabulaire et la pratique au Québec.

La compatibilité apparaît donc comme une condition fondamentale dont il faudrait tenir compte dans la formulation de la plupart des objectifs d'aménagement.

2.2.1.2 Accroître l'efficacité

L'efficacité repose sur une minimisation de la consommation de ressources naturelles (sol, eau, énergie), matérielles (infrastructures et équipements), humaines et financières dans le cadre des activités de gestion, de production, de consommation et de transport.

Dans la littérature, l'efficacité est souvent invoquée en association avec les ressources naturelles, l'eau, l'énergie, les déchets, les déplacements, l'économie, même avec la prise de décision.

En matière d'aménagement, accroître l'efficacité est une condition fondamentale pour l'atteinte des objectifs du développement durable et ne peut pas se limiter à un domaine, un secteur ou une activité. La définition énoncée au premier paragraphe témoigne de la portée élargie de cette condition.

2.2.1.3 Privilégier la proximité

La proximité est la qualité de ce qui est proche dans l'espace. C'est une qualité au cœur des approches de développement durable qui ont été documentées dans ce rapport.

La proximité était une notion initialement fondée sur une notion physique, la distance dans l'espace, et fortement associée au domaine du transport. Dans la littérature sur le développement durable, la proximité est une qualité recherchée en regard d'objectifs de réduction des gaz à effet de serre, par exemple, parce qu'elle permet la réduction des déplacements.

La proximité fait aujourd'hui aussi référence à la manière d'offrir les services (police de proximité) ; à un type d'économie (l'économie de proximité fondée sur la relation directe entre le producteur et le client) ; à un mode de gouvernance (démocratie de proximité).

Le terme proximité a été privilégié à celui de centralité. Dans la littérature, la localisation centrale des équipements et services privés et publics à différentes échelles (la région, la ville, le quartier, le voisinage) est fréquemment identifiée comme un élément important d'un aménagement et d'un développement durables. La centralité n'est cependant qu'un aspect de la proximité, qu'une manière d'assurer la proximité : la proximité peut aussi revêtir un caractère linéaire, le long d'une rue, au sein d'un voisinage.

La proximité est parfois associée à l'accessibilité : c'est en fait une condition favorable à l'accessibilité, mais non suffisante : il ne suffit pas d'être proche d'un service pour avoir les moyens, physiques ou financiers d'y accéder.

Privilégier la proximité est une condition fondamentale pour l'atteinte des objectifs du développement durable tout comme respecter la compatibilité et accroître l'efficacité.

2.2.1.4 Privilégier la compacité

La compacité est la qualité d'un territoire où la surface occupée est restreinte et qui comporte peu ou pas de vides : un territoire compact se caractérise par un tissu urbain serré et continu. Une ville compacte est aussi une ville où les liens entre les individus, les entreprises et les institutions sont étroits⁸⁴.

Les notions de « villes compactes », de « quartiers compacts », sont fréquentes dans la littérature. La compacité est présentée de manière distincte de la densité mais souvent en association avec la densité : la compacité fait référence à l'espace occupé, consommé, à une surface occupée ; la densité, à la manière d'occuper cette surface.

La compacité est une condition qui aussi souvent identifiée en relation avec des objectifs visant à limiter l'empreinte écologique ou encore, à réduire les émissions de gaz à effet de serre par la réduction des besoins de déplacements.

⁸⁴ ECO COMPACT CITY NETWORK <http://www.ecocompactcity.org/>

Privilégier la compacité est une condition étroitement reliée à la densité, l'animation et la proximité.

2.2.1.5 Favoriser la densité

La densité exprime un rapport entre un volume et une surface. En aménagement du territoire, ce rapport est celui du nombre de personnes, de logements ou d'emplois en relation avec une surface donnée, ou encore un rapport entre un bâtiment (son volume, sa superficie de plancher) et une surface donnée.

La densité est une notion qui se rencontre dans de nombreux thèmes liés à l'aménagement du territoire : densité des habitats, densité des emplois, densité de circulation des véhicules, densité des réseaux de communications.

Favoriser la densité, c'est une façon de limiter la consommation de ressources. La densité est elle aussi souvent associée aux objectifs de réduction de l'empreinte écologique et d'émissions de gaz à effet de serre ainsi qu'aux objectifs d'accroissement des déplacements en transport en commun, par exemple.

La densité est identifiée dans toutes les approches décrites dans ce rapport. Elle est souvent qualifiée : douce, humaine, acceptable; ou encore, elle est circonscrite : à distance de marche, à proximité des nœuds de transport en commun, « propre au site », selon la localisation.

Cette condition est étroitement reliée à la compacité, l'animation, la mixité et la proximité.

2.2.1.6 Favoriser l'animation

L'animation est le pendant de la densité. La densité permet de multiplier les opportunités d'échanges, de contacts, d'interrelations : la densité est une condition favorable à l'animation. L'animation fait référence à l'utilisation, l'activité, la fréquentation des lieux et des espaces : le nombre de participants ou d'usagers, le moment de l'activité – diurne ou nocturne, sur semaine ou le weekend, en hiver ou en été.

Favoriser l'animation, c'est contribuer aux échanges sociaux et économiques à toutes les échelles, tant par des lieux aménagés, permanents ou éphémères, que par des activités organisées, libres ou spontanées, individuelles ou de groupes. Favoriser l'animation, c'est multiplier les opportunités d'interactions sociales et d'échanges.

Dans la littérature, plusieurs approches identifient des principes ou des objectifs associés à l'animation des rues, des espaces publics, à la fréquence d'utilisation, à la présence continue, aux opportunités d'interrelations sociales.

Cette condition est étroitement reliée à la compacité, la densité, la mixité et la proximité.

2.2.1.7 Promouvoir la pluralité

La pluralité renvoie à deux (2) notions : la variété et la variabilité. La variété est la qualité de ce qui se caractérise par une diversité : diversité des espèces, des milieux, par exemple. La variabilité fait référence aux différences au sein d'une même espèce, d'un même groupe, d'une même communauté.

La pluralité s'applique à toutes les dimensions du développement durable et concerne tous les aspects de la ville écoresponsable : biodiversité⁸⁵, diversité culturelle, linguistique, ethnique, sociale, économique, voire même politique.

⁸⁵ PNUD (2007). Dictionnaire en ligne. « Biodiversité : Variété et variabilité de tous les organismes vivants. Ceci inclut la variabilité génétique à l'intérieur des espèces et de leurs populations, la variabilité des espèces et de leurs formes de vie, la diversité des complexes d'espèces associées et de leurs interactions, et celle des processus écologiques qu'ils influencent ou dont ils sont les acteurs »

Dans la littérature, c'est principalement le terme « diversité » que l'on rencontre : diversité de l'habitation (du bâti) mais aussi des clientèles, des occupants ; diversité des modes de transport ; diversité des espèces, des usages et des espaces. Le terme « pluralité » a été préféré parce qu'il a une portée plus large en jumelant à la fois la variété et la variabilité.

En aménagement du territoire, la pluralité s'applique aux usages, aux modes de transport et de communications, aux formes d'occupation du sol et des bâtiments, à l'architecture, l'architecture de paysage et au design.

2.2.1.8 Promouvoir la mixité

La mixité est la cohabitation en un même lieu de personnes d'origines culturelles diverses, de conditions sociales, économiques et professionnelles différentes, ou d'âges différents.

La mixité va de paire avec la pluralité à laquelle elle ajoute la notion de cohabitation, de partage d'un même espace. On pourrait à la limite avoir la diversité dans la ville, mais pas la mixité dans la mesure où il y aurait ségrégation dans l'espace en fonction des différences (à l'exemple des ghettos).

La mixité est importante dans la *Ville de demain* car elle facilite l'équité et la solidarité sociales, la convivialité, voire la compétitivité et aussi, la ville citoyenne : elle contribue à briser l'isolement. Au plan de l'aménagement du territoire, la mixité se traduit par la cohabitation d'habitations accueillant des clientèles variées ; la mixité des usages aux niveaux des quartiers, de l'îlot et de la rue, et même, du bâtiment. La mixité des espèces est aussi importante au plan environnemental.

Dans la littérature, la mixité est tout comme la proximité, l'un des éléments les plus fréquemment identifiés comme une condition à satisfaire pour assurer un développement durable. La mixité est mise de l'avant par opposition aux formes passées d'occupation de l'espace fondées sur la ségrégation des fonctions et aussi des populations.

Cette condition est étroitement liée à la compacité, la densité, l'animation et la proximité.

2.2.1.9 Assurer l'accessibilité

L'accessibilité est la possibilité d'utiliser, d'avoir recours, de disposer des ressources naturelles, humaines, matérielles, culturelles (information et savoir), économiques et financières, pour tout individu, entreprise ou institution. C'est aussi la possibilité d'avoir accès aux modes de transport, aux bâtiments, aux réseaux de communications, une accessibilité physique qui se double parfois d'une accessibilité sociale et économique. C'est aussi la possibilité d'avoir accès aux centres de décision.

Dans la littérature, comme il a déjà été souligné au chapitre précédent, l'accessibilité est l'un des éléments les plus fréquemment identifiés. En aménagement du territoire, l'accessibilité fait référence à la présence d'infrastructures, d'équipements ou de services et aux conditions d'accès physiques, sociales ou économiques.

L'accessibilité est étroitement liée à la proximité, la compacité, la densité et la fluidité.

2.2.1.10 Assurer la fluidité

La fluidité au sens premier est la capacité pour un liquide de s'écouler librement, sans rencontrer de résistance, sans contraintes. La portée de ce terme est aujourd'hui plus vaste et l'on y a accolé de nombreux adjectifs : fluidité économique pour qualifier des marchés où l'offre et la demande s'ajustent facilement ; fluidité du personnel et de l'emploi pour qualifier la mobilité du personnel ; fluidité sociale ou plus couramment, mobilité sociale, pour qualifier la possibilité de progression dans l'échelle sociale, d'acquérir des nouvelles compétences en matière d'emploi ; fluidité de la circulation en matière de transport ; fluidité des communications pour qualifier la facilité des échanges.

Ce terme a été préféré à celui plus restrictif de mobilité. La mobilité fait référence à la capacité de se déplacer au sens physique et social, mais non à la qualité de ce déplacement : c'est la capacité d'être mobile, de se déplacer, sans que l'on sache si cette mobilité est facile ou difficile.

La fluidité capture à la fois la capacité et la qualité, soit la facilité, l'absence de contraintes.

Dans la littérature, la mobilité des personnes est l'un des éléments souvent identifiés comme un objectif à poursuivre pour un développement durable : mobilité douce – faisant référence aux modes de déplacement tels que le vélo, la marche ou le transport en commun ; mobilité sécuritaire – aux conditions de ce déplacement ; mobilité abordable – aux conditions économiques d'accès ; accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et mobilité de proximité – aux conditions physiques d'accès.

La fluidité est le pendant de l'accessibilité : l'accessibilité est la possibilité d'utiliser alors que la fluidité définit la condition d'utilisation.

2.2.1.11 En résumé

Les 10 conditions d'aménagement tels que proposées se résument ainsi :

Respecter la **COMPATIBILITÉ** - *des fonctions, des usages, des aménagements et des bâtiments : par rapport à l'environnement et à la capacité de support des écosystèmes ; par rapport aux nuisances de toute sorte et à la présence humaine ; en regard de l'acceptabilité sociale.*

Favoriser l'**EFFICIENCE** - *de manière globale, c'est-à-dire prendre en compte dans les choix de localisation et d'occupation, l'ensemble des coûts environnementaux, sociétaux et économiques et incluant la construction, l'exploitation, la maintenance et la fin de vie (« life-cycle costs »).*

Privilégier la **PROXIMITÉ** - *à toutes les échelles de la « Ville de demain », la proximité est une condition clé pour contribuer à réduire les déplacements et ainsi réduire les émissions de carbone, mais aussi une condition clé pour faire de la ville un lieu convivial, animé, un milieu de vie où l'on se reconnaît.*

Privilégier la **COMPACTITÉ** - *l'une des façons de limiter l'empreinte écologique, de limiter les déplacements, de réduire les émissions de gaz à effet de serre.*

Favoriser la **DENSITÉ** - *de l'occupation du sol, l'un des moyens de répondre à la croissance dans un environnement plus compact.*

Favoriser l'**ANIMATION** - *de l'espace, des bâtiments, en prévoyant des activités diurnes et nocturnes pour assurer la fréquentation des lieux et ainsi contribuer à la convivialité des lieux.*

Promouvoir la **PLURALITÉ** - *dans la forme urbaine, dans les bâtiments, mais aussi dans les usages et dans les clientèles que l'on accueille.*

Promouvoir la **MIXITÉ** - *des fonctions et des usages dans les quartiers, le long des rues, même dans les bâtiments, favoriser la cohabitation des usages et des clientèles.*

Assurer l'**ACCESSIBILITÉ** et Assurer la **FLUIDITÉ** - *deux (2) conditions complémentaires, d'une part, offrir des ressources, des réseaux, des services ; d'autre part, assurer les conditions d'utilisation optimales de ces ressources, pour faciliter les déplacements, les communications et les échanges.*

2.2.2 Les composantes de l'aménagement

La revue de la littérature a fait état de plusieurs manières de définir ou de regrouper les conditions et les objectifs. Certaines approches sont structurées selon l'échelle de planification – région, ville, quartier, îlot, bâtiment ; d'autres distinguent plutôt des fonctions urbaines, un peu comme l'on fait au niveau d'un plan d'urbanisme ou de zonage – habitation, transport, espaces libres ; d'autres font des regroupements par thèmes – eau, air, déchets.

Un examen plus détaillé des conditions et objectifs a permis de dégager trois (3) composantes⁸⁶ de l'aménagement du territoire auxquelles seront associés des objectifs. Ces composantes sont définies en réponse à trois (3) questions :

- **La localisation** – Quel territoire aménagé ? Quel territoire développé ? Quel territoire protégé ?
- **L'occupation du territoire** – Comment aménager, développer le territoire ? Comment construire ?
- **Les systèmes de transport** (non seulement des personnes et des marchandises, mais aussi de l'énergie et de l'information) – Comment structurer l'aménagement et le développement du territoire ?

2.2.2.1 La localisation

La localisation se réfère à la répartition des fonctions, des usages et des activités dans l'espace. Dans la littérature associée à l'aménagement et à l'urbanisme durables, la localisation est très fréquemment identifiée, souvent en association avec la proximité. Les principes de la Croissance intelligente et du Nouvel Urbanisme, *LEED-2009 for Neighborhood Development* et *EcoCity* identifient la localisation comme un élément clé à maîtriser pour atteindre les objectifs du développement durable.

La localisation renvoie par exemple, au choix des sites à développer en relation avec le déploiement des services et des infrastructures sur le territoire, ou encore au respect de la capacité du support des écosystèmes.

2.2.2.2 L'occupation

Dans la littérature, de nombreux éléments peuvent être associés à l'occupation du territoire, à la consommation de l'espace et à la manière de consommer cet espace : développement compact, mixité de l'habitat, densité d'occupation, mixité des usages et des fonctions, implantation des bâtiments, aménagement des espaces publics. Les modes d'occupation du territoire, à toutes les échelles, sont associés à l'empreinte écologique⁸⁷.

Le terme « occupation » a été préféré à l'expression « composition urbaine » qui est souvent associée au « projet urbain » de manière analogue à la composition architecturale qui se réfère à l'édifice. La composition urbaine englobe la localisation, l'occupation incluant l'architecture et le design, et les systèmes de transport, soit les trois (3) composantes de l'aménagement ici proposées.

2.2.2.3 Les systèmes de transport

Dans toutes les approches dont il a été fait état, le transport est une composante incontournable : les infrastructures et les réseaux de transport structurent les relations au sein de la ville et entre la ville, sa région, et le monde. Ils relient et contribuent à définir les rapports entre les personnes, les entreprises, les institutions et le territoire.

La littérature met l'emphase sur les systèmes de transport des personnes et des marchandises mais il apparaît utile et pertinent d'inclure les systèmes de transport de l'énergie et des communications qui exercent une influence grandissante sur la société et l'économie et influencent même la gouvernance.

⁸⁶ Le mot « composante » a été préféré à l'expression « objet de planification ». La composante est un élément d'un tout : chaque composante peut comporter plusieurs objets de planification.

⁸⁷ WWF. « *Outil de mesure de la pression qu'exerce l'homme sur la nature, qui évalue la surface productive nécessaire à une population pour répondre à sa consommation de ressources et à ses besoins d'absorption de déchets* » rapporté par l'ADEME <http://www2.ademe.fr/servlet/KBaseShow?sort=-1&cid=96&m=3&catid=12843&p1=5>

2.2.2.4 Quelques commentaires

Les trois (3) composantes proposées forment la structure principale pour l'aménagement et le développement du territoire. Chacune de ces composantes pourrait être éclatée selon l'échelle territoriale : région ou ville, quartier, voisinage, îlot, rue, bâtiment ou encore, selon des objets de planification : l'habitation, les espaces naturels, les équipements publics, ...

La structure proposée présente l'avantage de pouvoir conserver les liens entre les objectifs définis pour la *Ville de demain*, les conditions d'aménagement et les objectifs spécifiques qui y sont associés et ainsi, de ne pas perdre de vue la raison d'être de ces objectifs.

2.2.3 Les objectifs

La clé de voûte du cadre conceptuel est constituée des 16 objectifs proposés pour la ville écoresponsable, tels que présentés au Volet I de ce rapport et résumés au tableau 2.

Pour chacune des 10 conditions d'aménagement, des objectifs spécifiques ont été formulés en distinguant les trois (3) composantes soit, la localisation, L'occupation et les systèmes de transport.

Quant aux dimensions de la société, de l'économie et de la gouvernance, pour chacun des 16 objectifs proposés pour la ville écoresponsable, des objectifs complémentaires ont été formulés. En effet, comme il a déjà été souligné dans ce rapport, il n'est pas suffisant d'agir sur l'espace, il faut aussi modifier les comportements des individus, des entreprises, changer les façons de gérer les équipements et les infrastructures, impliquer autrement et davantage les citoyens.

Comment les objectifs ont-ils été identifiés?

Le gouvernement du Québec s'est doté en relation avec la *Loi sur le développement durable* d'un ensemble de plans d'action, de politiques et de stratégies qui identifient déjà des objectifs à poursuivre en regard du développement durable. Dans plusieurs cas, ces documents incluent des objectifs spécifiques en matière d'aménagement ou encore, pour la société, l'économie ou la gouvernance : ces objectifs ont été retenus.

Les documents considérés sont les suivants :

- La *Loi sur le développement durable* ;
- La *Stratégie québécoise sur la biodiversité biologique* ;
- Le *Plan d'action sur les changements climatiques* ;
- Le *projet de loi sur L'aménagement durable du territoire et de l'urbanisme* ;
- La *Politique québécoise de gestion des matières résiduelles* ;
- *La diversité : une valeur ajoutée – La Politique gouvernementale pour favoriser la participation de tous à l'essor du Québec*
- Le *Plan d'action en matière de développement durable du ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale* ;
- Le *Plan d'action en matière de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale*.

D'autres objectifs ont été identifiés dans le cadre de la revue de la littérature.

Certains objectifs se répètent et cette répétition est volontaire : par exemple, accroître la densité de l'occupation du sol ; requalifier et redévelopper les friches industrielles ou les sites sous-occupés ; privilégier la localisation des activités à proximité des infrastructures, réseaux et équipements ; favoriser le développement et l'utilisation du transport collectif et des modes de transport alternatif.

Ces répétitions font ressortir que certains objectifs du cadre conceptuel d'aménagement ont une portée plus grande puisqu'ils répondent à plus d'un objectif de la ville écoresponsable. Ainsi, accroître la densité est un objectif qui permet : d'améliorer et de préserver la qualité de l'air (en limitant les déplacements) ; d'accroître l'efficacité économique (en limitant les déplacements, mais en limitant aussi l'extension des infrastructures et des réseaux) ; de favoriser les opportunités d'interrelations sociales, etc.

Les résultats sont présentés sous forme de tableaux à la suite. Dans plusieurs cas, les objectifs s'appliquent à plus d'une composante : localisation et occupation, occupation et systèmes de transport, par exemple, ce qui est illustré dans le tableau par une fusion des cellules.

Pour chaque objectif de la ville écoresponsable, le tableau présente d'abord les objectifs spécifiques pour l'environnement naturel et bâti en fonction des 10 conditions d'aménagement; puis sur une page distincte, le tableau présente les objectifs complémentaires pour les dimensions Société, Économie et Gouvernance.

Les objectifs spécifiques qui sont associés à l'atténuation et à l'adaptation aux changements climatiques apparaissent sur fonds vert.

Chaque tableau présente, dans le coin supérieur gauche, une caractéristique de la ville écoresponsable et l'objectif de la ville écoresponsable correspondant. Pour chacune des composantes de l'environnement naturel et bâti et pour chacune des conditions d'aménagement pertinentes, des objectifs sont proposés. Pour les dimensions Société, Économie et Gouvernance, les objectifs complémentaires sont proposés dans un tableau distinct.

TABLEAU 5 - PREMIÈRE APPLICATION DU CADRE CONCEPTUEL
AMÉNAGER ET DÉVELOPPER LE TERRITOIRE DE FAÇON DURABLE ET INTÉGRÉE

CARACTÉRISTIQUE DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE :			DIMENSION		
1. ÉCONEUTRALITÉ			ENVIRONNEMENT NATUREL ET BÂTI		
OBJECTIF DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE		ATTÉNUATION ET ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES	LOCALISATION	OCCUPATION	SYSTÈMES DE TRANSPORT
CONDITIONS D'AMÉNAGEMENT	1.1 Préserver la biodiversité (LDD)				
	Compatibilité		<ul style="list-style-type: none"> Respecter la capacité de support des écosystèmes (LDD⁸⁸) Assurer la compatibilité des activités humaines avec les milieux naturels Limiter la fragmentation des espaces boisés (SQDB, 2.20) Adopter des stratégies de foresterie urbaine et de verdissement (SQDB⁸⁹, 2.37) et sélectionner des espèces végétales indigènes Interdire ou limiter les empiètements de l'urbanisation sur les sols agricoles, les boisés d'intérêt, les rives, le littoral et les plaines d'inondation (SQDB, 2.39) Réduire l'éclairage urbain dans les corridors des oiseaux migrateurs 		
	Efficienc		<ul style="list-style-type: none"> Privilégier la localisation des activités à proximité des infrastructures, équipements et réseaux existants 	<ul style="list-style-type: none"> Accroître la densité de l'occupation du sol Requalifier et redévelopper les friches industrielles ou les sites sous-occupés 	
	Proximité				
	Compacité				
	Densité				
	Animation				
	Accessibilité			<ul style="list-style-type: none"> Favoriser l'accessibilité aux espaces naturels Intégrer les parcs et les espaces naturels à un réseau continu (SQDB, 2.37) 	
	Fluidité				
Pluralité			<ul style="list-style-type: none"> Préserver et restaurer les espaces naturels et les habitats fauniques et halieutiques 		
Mixité					

⁸⁸ LDD - Loi sur le développement durable

⁸⁹ SQDB - Stratégie québécoise sur la biodiversité biologique (O - Orientation ; 2.xx - objectif)

CARACTÉRISTIQUE DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE : 1. ÉCONEUTRALITÉ			DIMENSIONS		
OBJECTIF DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE	1.1 Préserver la biodiversité (LDD)	ATTÉNUATION ET ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES	SOCIÉTÉ	ÉCONOMIE	GOVERNANCE
OBJECTIFS COMPLÉMENTAIRES			– Associer la société civile au maintien de la diversité biologique (SQDB, O-4)	– Associer les entreprises touristiques au maintien de la diversité biologique (SQDB, 2.31)	– Impliquer les citoyens et les entreprises dans la protection des espaces naturels
			– Réduire l’usage des pesticides en milieu urbain (SQDB, 2.38)	– Promouvoir l’agriculture biologique (SQDB, 2.19)	– Offrir des incitatifs économiques et fiscaux pour assurer la protection et la mise en valeur des espaces naturels
				– Améliorer la performance environnementale des industries forestières (SQDB, 2.12)	– Acquérir et mettre en valeur les espaces naturels à protéger
				– Favoriser la certification environnementale des entreprises	– Favoriser la concertation des intervenants dans la lutte aux espèces envahissantes (SQDB, 3.9)
					– Utiliser l’approche du coût global élargi ⁹⁰ pour les investissements en matière d’infrastructures et d’équipements

90 MISSION INTERMINISTÉRIELLE POUR LA QUALITÉ DES CONSTRUCTIONS PUBLIQUES, (2006). Le coût global élargi inclut les coûts de construction, d’exploitation, de maintenance et de fin de vie (« life-cycle costs ») ainsi que les coûts environnementaux.

CARACTÉRISTIQUE DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE : 1. ÉCONEUTRALITÉ			DIMENSION				
			ENVIRONNEMENT NATUREL ET BÂTI				
OBJECTIF DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE			LOCALISATION	OCCUPATION	SYSTÈMES DE TRANSPORT		
OBJECTIF DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE	1.2 Préserver la qualité et la quantité de la ressource en eau	ATTÉNUATION ET ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES					
			Compatibilité	<ul style="list-style-type: none"> Protéger, restaurer et mettre en valeur les rives et le littoral des lacs et des cours d'eau, des plaines d'inondation et des milieux humides Protéger les nappes phréatiques et les zones de captage des eaux souterraines Protéger la qualité de l'eau des milieux récepteurs Minimiser les surfaces imperméables Favoriser le verdissement des toitures 	<ul style="list-style-type: none"> Minimiser les surfaces imperméables (stationnement et voies de circulation) 	<ul style="list-style-type: none"> Appliquer une gestion écologique aux emprises de transport (SQDB, 2.41) 	
			Efficiences	<ul style="list-style-type: none"> Favoriser la récupération de l'eau de pluie et la réutilisation des eaux grises Prévoir la gestion des eaux pluviales au niveau du bassin versant 	<ul style="list-style-type: none"> Minimiser les surfaces imperméables (stationnement et voies de circulation) 		
			Proximité		<ul style="list-style-type: none"> Installer des équipements à faible consommation d'eau Augmenter l'infiltration des eaux de ruissellement à proximité des sites où elles sont produites 		<ul style="list-style-type: none"> Minimiser les surfaces imperméables (stationnement et voies de circulation)
			Compacité				
			Densité				
			Animation				
			Accessibilité		<ul style="list-style-type: none"> Assurer le libre accès aux plans d'eau près des centres urbains pour la pratique d'activités fauniques (SQDB, 2.9) 		
			Fluidité				
			Pluralité				
Mixité							

CARACTÉRISTIQUE DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE 1. ÉCONEUTRALITÉ			DIMENSIONS		
OBJECTIF DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE	1.2 Préserver la qualité et la quantité de la ressource en eau	ATTÉNUATION ET ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES	SOCIÉTÉ	ÉCONOMIE	GOVERNANCE
			OBJECTIFS COMPLÉMENTAIRES	– Limiter la consommation d'eau potable	– Limiter l'utilisation de l'eau dans les processus de production
	– Diminuer les risques de pollution ponctuelle et diffuse associés aux exploitations agricoles (SQDB, 2.14, 2.15, 2.17, 2.18)	– Maintenir en bon état les équipements de traitement des eaux usées (SQDB, 2.35)			
	– Diminuer les risques de pollution par les activités aquacoles (SQDB, 2.23)	– Adopter une tarification dissuasive en matière de consommation d'eau potable			
	– Favoriser la certification environnementale des entreprises	– Offrir des incitatifs économiques ou fiscaux pour soutenir l'implantation de mesures de gestion des eaux de ruissellement			
		– Informer, sensibiliser, et éduquer sur l'importance de la préservation de la qualité et de la quantité de l'eau			

CARACTÉRISTIQUE DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE			DIMENSION		
1. ÉCONEUTRALITÉ			ENVIRONNEMENT NATUREL ET BÂTI		
OBJECTIF DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE	1.3 Préserver et améliorer la qualité de l'air	ATTÉNUATION ET ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES	LOCALISATION	OCCUPATION	SYSTÈMES DE TRANSPORT
CONDITIONS D'AMÉNAGEMENT	Compatibilité		<ul style="list-style-type: none"> – Interdire ou limiter les empiètements de l'urbanisation sur les sols agricoles, les boisés d'intérêt, les rives, le littoral et les plaines d'inondation (SQDB, 2.39) – Adopter des stratégies de foresterie urbaine et de verdissement (SQDB, 2.37) – Minimiser les surfaces imperméables – Favoriser le verdissement des toitures 	<ul style="list-style-type: none"> – Réduire l'émission de poussière dans l'atmosphère 	<ul style="list-style-type: none"> – Favoriser l'utilisation de modes de transport à faible consommation de carburants/d'énergie
	Efficience		<ul style="list-style-type: none"> – Prendre en compte les contraintes microclimatiques dans le quartier pour l'aménagement des sites et bâtiments (vent, courants d'air, ombres/ensoleillement, etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> – Installer des équipements écoénergétiques lors de la construction et de la rénovation 	
	Proximité		<ul style="list-style-type: none"> – Privilégier la localisation des activités à proximité des infrastructures, équipements et réseaux existants – Réduire la distance entre les lieux de résidence, de travail 		
	Compacité			<ul style="list-style-type: none"> – Accroître la densité de l'occupation du sol – Requalifier et redévelopper les friches industrielles ou les sites sous-occupés 	
	Densité				
Animation					

CARACTÉRISTIQUE DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE			DIMENSION		
1. ÉCONEUTRALITÉ			ENVIRONNEMENT NATUREL ET BÂTI		
OBJECTIF DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE	1.3 Préserver et améliorer la qualité de l'air	ATTÉNUATION ET ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES	LOCALISATION	OCCUPATION	SYSTÈMES DE TRANSPORT
CONDITIONS D'AMÉNAGEMENT	Accessibilité			<ul style="list-style-type: none"> – Favoriser le développement du transport collectif (PACC⁹¹, m.6) – Favoriser le développement de modes de transport alternatifs (PACC, m. 7) – Favoriser l'implantation de projets intermodaux pour le transport des marchandises (PACC, m.8) – Aménager des espaces collectifs dédiés aux modes alternatifs (autopartage, vélopartage) – Aménager des espaces collectifs pour la recharge des véhicules électriques 	
	Fluidité				<ul style="list-style-type: none"> – Favoriser l'utilisation du transport collectif – Faciliter l'utilisation de modes de transport alternatifs
	Pluralité				
	Mixité				

⁹¹ PACC - Plan d'action sur les changements climatiques (m - mesure)

CARACTÉRISTIQUE DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE 1. ÉCONEUTRALITÉ			DIMENSIONS		
OBJECTIF DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE	1.3 Préserver et améliorer la qualité de l'air	ATTÉNUATION ET ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES	SOCIÉTÉ	ÉCONOMIE	GOVERNANCE
			<ul style="list-style-type: none"> – Réduire l'utilisation des hydrocarbures – Réduire le recours à l'automobile et modifier les habitudes de déplacement – Moduler les horaires et les conditions de travail pour réduire les déplacements pour fins de travail 		<ul style="list-style-type: none"> – Adopter des règlements pour contrer la marche au ralenti inutile des véhicules (PACC, m. 5)
				<ul style="list-style-type: none"> – Développer des carburants dont la production et l'utilisation limitent les effets négatifs sur l'environnement – Développer les énergies « vertes » 	<ul style="list-style-type: none"> – Offrir des incitatifs économiques et fiscaux pour l'adoption de comportements éco-énergétiques
				<ul style="list-style-type: none"> – Améliorer l'efficacité énergétique dans le transport des marchandises (PACC, m.9) 	<ul style="list-style-type: none"> – Privilégier la mise en place de mesures visant l'efficacité énergétique des bâtiments, équipements, infrastructures (construction, rénovation, exploitation)
					<ul style="list-style-type: none"> – Favoriser l'utilisation de véhicules à faible consommation de carburants
OBJECTIFS COMPLÉMENTAIRES					

CARACTÉRISTIQUE DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE			DIMENSION						
1. ÉCONEUTRALITÉ			ENVIRONNEMENT NATUREL ET BÂTI						
OBJECTIF DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE		ATTÉNUATION ET ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES	LOCALISATION	OCCUPATION	SYSTÈMES DE TRANSPORT				
OBJECTIF DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE	1.4 Préserver les ressources naturelles		LOCALISATION	OCCUPATION	SYSTÈMES DE TRANSPORT				
						Compatibilité	<ul style="list-style-type: none"> Assurer la compatibilité des activités humaines avec les milieux naturels Protéger, restaurer et mettre en valeur les rives et le littoral des lacs et des cours d'eau, des plaines d'inondation et des milieux humides 	<ul style="list-style-type: none"> Favoriser l'utilisation de modes de transport à faible consommation de carburants/d'énergie Adapter les conditions d'éclairage aux milieux traversés pour réduire la pollution lumineuse 	
						Efficienne	<ul style="list-style-type: none"> – Limiter les nuisances sonores, visuelles, olfactives liées aux opérations de gestion des déchets 	<ul style="list-style-type: none"> – Réduire, ré-utiliser, recycler et valoriser les déchets – Privilégier l'utilisation de matériaux de construction renouvelables, recyclés, réutilisés ou à faible teneur énergétique – Prévoir le tri et la collecte à l'échelle du quartier et du bâtiment – Adopter le principe de l'équilibre déblais-remblais lors de la construction – Favoriser la biométhanisation et le compostage (PQGM⁹², a.15) – Installer des équipements écoénergétiques lors de la construction et de la rénovation 	<ul style="list-style-type: none"> – Mettre en place un éclairage public à faible consommation d'énergie
						Proximité	<ul style="list-style-type: none"> – Prendre en compte les contraintes microclimatiques dans le quartier pour l'aménagement des sites et bâtiments (vent, courants d'air, ombres/ensoleillement, etc.) 		
						Compacité			
Densité									

⁹² PQGM - Politique québécoise de gestion des matières résiduelles - Plan d'action (a - action)

CARACTÉRISTIQUE DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE			DIMENSION		
1. ÉCONEUTRALITÉ			ENVIRONNEMENT NATUREL ET BÂTI		
OBJECTIF DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE	1.4 Préserver les ressources naturelles	ATTÉNUATION ET ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES	LOCALISATION	OCCUPATION	SYSTÈMES DE TRANSPORT
CONDITIONS D'AMÉNAGEMENT	Animation				
	Accessibilité			<ul style="list-style-type: none"> - Favoriser l'accessibilité aux espaces naturels - Intégrer les parcs et les espaces naturels à un réseau continu (SQDB, 2.37) - Assurer le libre accès aux plans d'eau près des centres urbains pour la pratique d'activités fauniques (SQDB, 2.9) 	
	Fluidité				
	Pluralité			<ul style="list-style-type: none"> - Préserver et restaurer les espaces naturels et les habitats fauniques et halieutiques 	
	Mixité				

CARACTÉRISTIQUE DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE 1. ÉCONEUTRALITÉ			DIMENSIONS		
OBJECTIF DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE	1.4 Préserver les ressources naturelles	ATTÉNUATION ET ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES	SOCIÉTÉ	ÉCONOMIE	GOVERNANCE
			OBJECTIFS COMPLÉMENTAIRES	– Privilégier les entreprises d'économie sociale de gestion des matières résiduelles et notamment celles spécialisées dans la réduction et le réemploi (PQGMR, a.5)	– Offrir des incitatifs économiques et fiscaux pour l'adoption de comportements éco-énergétiques
– Favoriser la réduction à la source et le réemploi (PQGMR, a.7)	– Privilégier la mise en place de mesures visant l'efficacité énergétique des bâtiments, équipements, infrastructures (construction, rénovation, exploitation)				
– Adopter le principe de la responsabilité élargie des producteurs et étendre son application à de nouvelles catégories de produits (PQGMR, a.20)	– Offrir des incitatifs économiques et fiscaux favorables au prolongement de la vie utile des produits et décourager l'usage de produits de courte durée (PQGMR, a.8)				
– Développer les technologies de mise en valeur des matières récupérées et développer les marchés (PQGMR, a.31)	– Adopter des politiques d'achat public écoresponsables (SGDD, o.6)				

CARACTÉRISTIQUE DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE 2. ADAPTABILITÉ			DIMENSION		
			ENVIRONNEMENT NATUREL ET BÂTI		
OBJECTIF DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE		ATTÉNUATION ET ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES	LOCALISATION	OCCUPATION	SYSTÈMES DE TRANSPORT
CONDITIONS D'AMÉNAGEMENT	2.1 Gérer et réduire les risques				
	Compatibilité		<ul style="list-style-type: none"> Définir des distances séparatives pour toute construction pouvant générer des nuisances notables pour l'environnement (sonores, olfactives, vibrations, etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> Délimiter des périmètres de prévention des risques naturels Protéger de l'érosion la couche de terre arable durant la construction Contrôler le parcours et la vitesse d'écoulement des eaux de ruissellement durant la construction Adopter des mesures de gestion du bruit et de l'émission de poussière lors de la construction et de l'entretien 	<ul style="list-style-type: none"> Adopter des mesures d'atténuation de la vitesse pour améliorer la sécurité des déplacements
	Efficiace		<ul style="list-style-type: none"> Inclure les territoires d'intérêt naturel ou écologique dans les schémas de sécurité civile (SQDB, 3.7) Interdire ou limiter les empiètements de l'urbanisation sur les sols agricoles, les boisés d'intérêt, les rives, le littoral et les plaines d'inondation (SQDB, 2.39) Mettre en place des mesures de rétention des eaux de ruissellement Prendre en compte les contraintes microclimatiques dans le quartier pour l'aménagement des sites et bâtiments (vent, courants d'air, ombres/ensoleillement, etc.) 		<ul style="list-style-type: none"> Aménager des réseaux sécuritaires pour les déplacements à vélo ou à pied Adopter des mesures visant à contrer la pollution lumineuse associée à l'éclairage public Améliorer la sécurité routière par les aménagements de la voirie et la signalisation
	Proximité		<ul style="list-style-type: none"> Répartir les installations polluantes en tenant compte des conditions de dispersion des polluants 	<ul style="list-style-type: none"> Privilégier l'utilisation de matériaux sains pour la construction (matériaux et produits à faible émission « low emission materials ») Assurer une ventilation appropriée qui assure la qualité de l'air ambiant Restreindre la construction dans les zones sujettes à des risques d'érosion, de glissement de terrain, d'inondation, de séisme ou autres risques naturels 	<ul style="list-style-type: none"> Définir des parcours dédiés au camionnage Limiter les déplacements des marchandises et des produits dangereux à travers les milieux urbanisés

CARACTÉRISTIQUE DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE			DIMENSION		
2. ADAPTABILITÉ			ENVIRONNEMENT NATUREL ET BÂTI		
OBJECTIF DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE	2.1 Gérer et réduire les risques	ATTÉNUATION ET ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES	LOCALISATION	OCCUPATION	SYSTÈMES DE TRANSPORT
CONDITIONS D'AMÉNAGEMENT	Compacité				
	Densité				
	Animation				
	Accessibilité				<ul style="list-style-type: none"> – Assurer l'accès des véhicules d'urgence et les aires de manœuvre nécessaires (sites et bâtiments)
	Fluidité				<ul style="list-style-type: none"> – Définir et assurer une signalisation adéquate des routes d'évacuation
	Pluralité				
	Mixité				

CARACTÉRISTIQUE DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE 2. ADAPTABILITÉ			DIMENSIONS		
OBJECTIF DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE	2.1 Gérer et réduire les risques	ATTÉNUATION ET ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES	SOCIÉTÉ	ÉCONOMIE	GOVERNANCE
OBJECTIFS COMPLÉMENTAIRES	– Identifier les clientèles vulnérables (personnes âgées, à mobilité réduite, présentant des déficiences physiques ou intellectuelles) et mettre en place des mesures de soutien et de suivi spécifiques aux situations d’urgence ou de risques pour la santé ou la sécurité	– Mettre en place des plans de mesures d’urgence	– Informer, sensibiliser et éduquer la population sur les rôles et responsabilités en matière de sécurité civile		
		– Assurer un entretien régulier des installations présentant des risques pour l’environnement naturel ou pour la société	– Adopter des Schémas de sécurité civile		
		– Adopter des plans de communication efficaces à utiliser en cas d’urgence et assurer les communications avec les intervenants clés	– Adopter des Schémas de couverture de risques en sécurité incendie		
		– Assurer la décontamination et la remise en état des sites et bâtiments suite à la cessation des activités	– Instaurer des mécanismes de prévention et d’atténuation des impacts des changements climatiques sur la santé et la sécurité publiques (PACC, m. 21)		

CARACTÉRISTIQUE DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE : 2. ADAPTABILITÉ			DIMENSION		
			ENVIRONNEMENT NATUREL ET BÂTI		
OBJECTIF DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE	2.2 Prévoir et répondre aux changements	ATTÉNUATION ET ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES	LOCALISATION	OCCUPATION	SYSTÈMES DE TRANSPORT
CONDITIONS D'AMÉNAGEMENT	Compatibilité			– Assurer la réhabilitation et la mise aux normes des bâtiments, des équipements et des infrastructures pour répondre aux changements climatiques	
	Effcience			– Favoriser le développement de l'agriculture urbaine	– Mettre en place des équipements et des infrastructures permettant d'accroître l'autonomie énergétique
	Proximité				
	Compacité				
	Densité				
	Animation				
	Accessibilité			– Adapter le logement aux différents stages de la vie (habitat évolutif)	– Adapter les services et les systèmes de transport pour répondre aux différents besoins de déplacement (selon l'heure, le motif, ...)
	Fluidité				
	Pluralité			– Favoriser la flexibilité de l'utilisation des espaces et des bâtiments dans le temps (évolutivité/chronicité) (« adaptive reuse ») (à l'échelle des quartiers, des sites et des bâtiments)	– Adapter les services et les systèmes de transport pour répondre aux besoins des clientèles à mobilité réduite et aux clientèles présentant d'autres déficiences physiques ou intellectuelles
	Mixité				

CARACTÉRISTIQUE DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE : 2. ADAPTABILITÉ			DIMENSIONS		
OBJECTIF DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE	2.2 Prévoir et répondre aux changements	ATTÉNUATION ET ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES	SOCIÉTÉ	ÉCONOMIE	GOVERNANCE
			OBJECTIFS COMPLÉMENTAIRES	– Favoriser la vie familiale et faciliter la réconciliation travail-études-vie personnelle (SGDD, o. 14)	– Favoriser une diversification des activités économiques et de l'emploi
– Favoriser l'autonomie et le maintien dans le logement des personnes ayant des incapacités (PAGSIS, o.4)	– Promouvoir le développement des entreprises locales	– Mieux préparer les communautés à faire face aux événements pouvant nuire à la santé et à la sécurité et en atténuer les conséquences (SGDD, o. 40)			
	– Développer l'économie « verte »	– Transmettre aux générations futures des finances publiques en santé (SGDD, o. 17)			
	– Favoriser l'utilisation des ressources locales	– Renforcer la viabilité et la résilience des collectivités urbaines, rurales ou territoriales et des communautés autochtones (SGDD, o. 19)			

CARACTÉRISTIQUE DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE : 3. CONNECTIVITÉ		DIMENSION				
		ENVIRONNEMENT NATUREL ET BÂTI				
OBJECTIF DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE	3.1 Développer les réseaux locaux et régionaux	ATTÉNUATION ET ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES	LOCALISATION	OCCUPATION	SYSTÈMES DE TRANSPORT	
CONDITIONS D'AMÉNAGEMENT	Compatibilité		<ul style="list-style-type: none"> – Favoriser un développement axé sur le transport collectif (« Transit Oriented Development (TOD) ») – Favoriser le développement du transport collectif en fonction du développement (« Development Oriented Transit » (DOT)) 			
	Efficience					
	Proximité		<ul style="list-style-type: none"> – Favoriser l'implantation d'équipements, de commerces et de services de proximité dans les quartiers et le long des rues 		<ul style="list-style-type: none"> – Favoriser les déplacements à pied ou à vélo 	
	Compacité					
	Accessibilité			<ul style="list-style-type: none"> – Favoriser le développement du transport collectif (PACC, m.6) – Favoriser le développement de modes de transport alternatifs (PACC, m. 7) 		
	Fluidité					
	Pluralité			<ul style="list-style-type: none"> – Encourager le regroupement des petites entreprises et/ou des organismes communautaires et le partage des services 	<ul style="list-style-type: none"> – Favoriser l'utilisation du transport collectif – Faciliter l'utilisation de modes de transport alternatifs 	
	Mixité					
	Densité			<ul style="list-style-type: none"> – Aménager des espaces publics pouvant accueillir différentes clientèles et activités 		
	Animation			<ul style="list-style-type: none"> – Favoriser l'aménagement de rues complètes (« complete streets ») 		

CARACTÉRISTIQUE DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE : 3. CONNECTIVITÉ			DIMENSIONS			
OBJECTIF DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE	3.1 Développer les réseaux locaux et régionaux	ATTÉNUATION ET ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES	SOCIÉTÉ	ÉCONOMIE	GOVERNANCE	
			OBJECTIFS COMPLÉMENTAIRES	– Développer les réseaux culturels	– Développer les réseaux d'entreprises	– Soutenir les initiatives visant à améliorer et étendre l'accès à l'économie numérique à haute vitesse
				– Développer les réseaux d'entraide sociale et d'économie sociale	– Favoriser l'utilisation des ressources locales	– Développer le cybergouvernement
				– Favoriser le lien social et culturel entre les résidents des quartiers et l'ensemble de la ville		

CARACTÉRISTIQUE DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE		DIMENSION		
3. CONNECTIVITÉ		ENVIRONNEMENT NATUREL ET BÂTI		
OBJECTIF DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE		LOCALISATION	OCCUPATION	SYSTÈMES DE TRANSPORT
CONDITIONS D'AMÉNAGEMENT	3.2 Favoriser les interconnexions entre les réseaux			
	Compatibilité			
	Efficienc			
	Proximité			
	Compacité			
	Accessibilité		<ul style="list-style-type: none"> Intégrer les espaces et les lieux publics à l'intérieur d'un réseau continu et contribuant aux milieux de vie Favoriser la lisibilité des connexions entre les réseaux Faciliter les liaisons et les déplacements entre les quartiers et au sein des quartiers 	
	Fluidité			<ul style="list-style-type: none"> Favoriser l'implantation de projets intermodaux pour le transport des marchandises (PACC, m.8)
	Pluralité		<ul style="list-style-type: none"> Encourager le regroupement des petites entreprises et/ou des organismes communautaires et le partage des services 	
	Mixité			
	Densité			
Animation		<ul style="list-style-type: none"> Aménager des espaces publics pouvant accueillir différentes clientèles et activités Favoriser l'aménagement de rues complètes (« complete streets ») 		

CARACTÉRISTIQUE DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE 3. CONNECTIVITÉ			DIMENSIONS		
OBJECTIF DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE	3.2 Favoriser les interconnexions entre les réseaux	ATTÉNUATION ET ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES	SOCIÉTÉ	ÉCONOMIE	GOVERNANCE
			– Développer les réseaux culturels	– Favoriser le déploiement des nouvelles technologies de l'information	– Soutenir les initiatives de partage et de diffusion des informations avec les entreprises et les organismes communautaires
			– Développer les échanges entre les réseaux d'entraide sociale et d'économie sociale et les réseaux d'entreprises privées et publiques – Développer les échanges entre les réseaux du savoir, les réseaux culturels, d'économie du savoir et les réseaux d'entreprises privées et publiques		– Développer la participation aux instances régionales
			– Favoriser le rapprochement interculturel (QC-DVA ⁹³ , c.s. 2)		– Consolider les réseaux de surveillance du climat, des ressources hydriques, des eaux souterraines et de la qualité de l'air (PACC, m. 22)
		OBJECTIFS COMPLÉMENTAIRES			

⁹³ QC-DVA (2008). *La diversité : une valeur ajoutée - Politique gouvernementale pour favoriser la participation de tous à l'essor du Québec* (c. s. - choix stratégique - m. - mesure)

CARACTÉRISTIQUE DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE			DIMENSION		
4. COMPÉTITIVITÉ			ENVIRONNEMENT NATUREL ET BÂTI		
OBJECTIF DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE	4.1 Produire et consommer de façon responsable (LDD)	ATTÉNUATION ET ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES	LOCALISATION	OCCUPATION	SYSTÈMES DE TRANSPORT
CONDITIONS D'AMÉNAGEMENT	Compatibilité				– Favoriser l'utilisation de modes de transport à faible consommation de carburants/d'énergie
	Efficience			<ul style="list-style-type: none"> – Installer des équipements à faible consommation d'eau – Installer des équipements écoénergétiques lors de la construction et de la rénovation – Réduire, ré-utiliser, recycler et valoriser les déchets – Privilégier l'utilisation de matériaux de construction renouvelables, recyclés, réutilisés ou à faible teneur énergétique – Prévoir le tri et la collecte à l'échelle du quartier et du bâtiment – Adopter le principe de l'équilibre délais-remblais lors de la construction 	– Mettre en place un éclairage public à faible consommation d'énergie
		– Prendre en compte les contraintes microclimatiques dans le quartier pour l'aménagement des sites et bâtiments (vent, courants d'air, ombres/ensoleillement, etc.)			
	Proximité				
	Compacité				
	Densité				
	Animation				
	Accessibilité				
	Fluidité				
	Pluralité				
Mixité					

CARACTÉRISTIQUE DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE 4. COMPÉTITIVITÉ			DIMENSIONS		
OBJECTIF DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE	4.1 Produire et consommer de façon responsable (LDD)	ATTÉNUATION ET ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES	SOCIÉTÉ	ÉCONOMIE	GOVERNANCE
OBJECTIFS COMPLÉMENTAIRES			– Limiter la consommation d'eau potable	– Limiter l'utilisation de l'eau dans les processus de production	– Offrir des incitatifs économiques et fiscaux pour l'adoption de comportements éco-énergétiques
			– Réduire le recours à l'automobile et modifier les habitudes de déplacement		– Offrir des incitatifs économiques et fiscaux favorables au prolongement de la vie utile des produits et décourager l'usage de produits de courte durée (PQGMR, a.8)
			– Privilégier les entreprises d'économie sociale de gestion des matières résiduelles et notamment celles spécialisées dans la réduction et le réemploi (PQGMR, a.5)		
				– Favoriser la réduction à la source et le réemploi (PQGMR, a.7)	– Adopter des politiques d'achat public écoresponsables (SGDD, o.6)
				– Développer les technologies de mise en valeur des matières récupérées et développer les marchés (PQGMR, a.31)	– Adopter les principes de l'écoconditionnalité et de la responsabilité sociale dans les programmes d'aides et de subventions (SGDD, o.9)
				– Privilégier les circuits courts	
				– Réduire la quantité d'énergie et de ressources naturelles et matérielles utilisées pour la production et la mise en marché de biens et services (SGDD, o.7)	
			– Augmenter la part des énergies renouvelables ayant des incidences moindres sur l'environnement		

CARACTÉRISTIQUE DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE			DIMENSION		
4. COMPÉTITIVITÉ			ENVIRONNEMENT NATUREL ET BÂTI		
OBJECTIF DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE	4.2 Accroître l'efficacité économique (LDD)	ATTÉNUATION ET ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES	LOCALISATION	OCCUPATION	SYSTÈMES DE TRANSPORT
CONDITIONS D'AMÉNAGEMENT	Compatibilité				
	Effizienz	<ul style="list-style-type: none"> Privilégier la localisation des activités à proximité des infrastructures, équipements et réseaux existants 	<ul style="list-style-type: none"> Augmenter l'infiltration des eaux de ruissellement à proximité des sites où elles sont produites 		
	Proximité				
	Compacité		<ul style="list-style-type: none"> Accroître la densité de l'occupation du sol Requalifier et redévelopper les friches industrielles ou les sites sous-occupés 		
	Densité			<ul style="list-style-type: none"> Encourager le regroupement des petites entreprises et/ou des organismes communautaires et le partage des services 	
	Animation				
	Accessibilité		<ul style="list-style-type: none"> Favoriser l'implantation de projets intermodaux pour le transport des marchandises (PACC, m.8) Favoriser le développement du transport collectif (PACC, m.6) Favoriser le développement de modes de transport alternatifs (PACC, m.7) Aménager des espaces collectifs dédiés aux modes alternatifs (autopartage, vélopartage) Aménager des espaces collectifs pour la recharge des véhicules électriques 		
	Fluidité				<ul style="list-style-type: none"> Favoriser l'utilisation du transport collectif
	Pluralité				<ul style="list-style-type: none"> Faciliter l'utilisation de modes de transport alternatifs
	Mixité				

CARACTÉRISTIQUE DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE 4. COMPÉTITIVITÉ			DIMENSIONS		
OBJECTIF DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE	4.2 Accroître l'efficacité économique (LDD)	ATTÉNUATION ET ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES	SOCIÉTÉ	ÉCONOMIE	GOVERNANCE
			OBJECTIFS COMPLÉMENTAIRES		
				<ul style="list-style-type: none"> – Favoriser la biométhanisation et le compostage (PQGMR, a. 15) 	<ul style="list-style-type: none"> – Utiliser l'approche du coût global élargi pour les investissements en matière d'infrastructures et d'équipements
				<ul style="list-style-type: none"> – Augmenter les projets d'implantation de meilleures pratiques incluant la gestion environnementale (SQDB, 2.29) 	<ul style="list-style-type: none"> – Adopter une approche de reddition des comptes de type « triple bottom line » (rapports de développement durable ou triple bilan)
					<ul style="list-style-type: none"> – Privilégier la mise ne place de mesures visant l'efficacité énergétique des bâtiments, équipements, infrastructures (construction, rénovation, exploitation)

CARACTÉRISTIQUE DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE		DIMENSION			
5. ÉQUITÉ ET SOLIDARITÉ		ENVIRONNEMENT NATUREL ET BÂTI			
OBJECTIF DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE	5.1 Reconnaître les interdépendances et favoriser la solidarité et l'intégration sociales	ATTÉNUATION ET ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES	LOCALISATION	OCCUPATION	SYSTÈMES DE TRANSPORT
CONDITIONS D'AMÉNAGEMENT	Compatibilité				
	Efficiences	<ul style="list-style-type: none"> Privilégier la localisation des activités à proximité des infrastructures, équipements et réseaux existants 	<ul style="list-style-type: none"> Revitaliser les secteurs résidentiels et favoriser la rénovation résidentielle Accroître la densité de l'occupation du sol Requalifier et redévelopper les friches industrielles ou les sites sous-occupés 		
	Proximité				
	Compacité				
	Densité				
	Animation				
	Accessibilité		<ul style="list-style-type: none"> Favoriser le développement du transport collectif (PACC, m.6) Favoriser le développement de modes de transport alternatifs (PACC, m.7) Aménager des espaces collectifs dédiés aux modes alternatifs (autopartage, vélopartage) Aménager des espaces collectifs pour la recharge des véhicules électriques Assurer l'accessibilité universelle aux espaces et aux bâtiments publics, aux commerces et aux services 		
	Fluidité			<ul style="list-style-type: none"> Favoriser l'utilisation du transport collectif Faciliter l'utilisation de modes de transport alternatifs 	
Pluralité	<ul style="list-style-type: none"> Assurer une répartition des logements sociaux dans l'ensemble du territoire 	<ul style="list-style-type: none"> Adapter le logement aux différents stades de la vie (habitat évolutif) Adapter les équipements et de services culturels et de loisir aux besoins des clientèles à mobilité réduite et aux clientèles présentant d'autres déficiences physiques ou intellectuelles Assurer une offre diversifiée en matière de logement (typologie et prix) 	<ul style="list-style-type: none"> Adapter les services et les systèmes de transport pour répondre aux besoins des clientèles à mobilité réduite et aux clientèles présentant d'autres déficiences physiques ou intellectuelles 		
Mixité		<ul style="list-style-type: none"> Privilégier l'insertion des projets de logements sociaux et de logements abordables au sein des quartiers existants 			

CARACTÉRISTIQUE DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE : 5. ÉQUITÉ ET SOLIDARITÉ			DIMENSIONS		
OBJECTIF DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE	5.1 Reconnaître les interdépendances et favoriser la solidarité et l'intégration sociales	ATTÉNUATION ET ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES	SOCIÉTÉ	ÉCONOMIE	GOVERNANCE
			OBJECTIFS COMPLÉMENTAIRES	– Favoriser la vie familiale et faciliter la réconciliation travail-études-vie personnelle (SGDD, o. 14)	– Augmenter la participation des personnes handicapées au marché du travail (MESS ⁹⁴ , o.3)
– Favoriser l'autonomie et le maintien dans le logement des personnes ayant des incapacités (PAGSIS, o.4)	– Adopter des bonnes pratiques en matière de responsabilité sociale (MESS, o. 6)	– Mieux faire connaître la diversité ethnoculturelle et accroître la portée des activités de rapprochement interculturel (QC-DVA, m. 2.1)			
	– Accroître la participation à des activités de formation continue et la qualification de la main-d'œuvre (SGDD, o. 28)	– Accroître la représentativité des Québécois des communautés culturelles et des autres groupes cibles au sein de l'administration publique (QC-DVA, m. 3.1)			
– Favoriser l'intégration durable en emploi des personnes éloignées du marché du travail dans le secteur de l'économie sociale (SGDD, o. 29)		– Favoriser un accès équitable aux services publics (QC-DVA, c.s. 4)			
	– Assurer l'intégration au marché du travail et l'équité en emploi pour les Québécois des communautés culturelles	– Offrir des incitatifs économiques et fiscaux pour favoriser la construction de logements abordables par l'entreprise privée ou le secteur communautaire			
		– Soutenir les initiatives de revitalisation urbaine intégrée (PAGSIS)			
		– Adopter des politiques d'achat public socioresponsable (PAGSIS, o.1)			
		– Informer, sensibiliser et éduquer la population sur le respect et l'exercice des droits (QC-DVA, c.s. 5)			

⁹⁴ MESS - Ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale, *Plan d'action en matière de développement durable* (o. - objectif)

CARACTÉRISTIQUE DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE :			DIMENSION		
5. ÉQUITÉ ET SOLIDARITÉ			ENVIRONNEMENT NATUREL ET BÂTI		
OBJETIF DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE	5.2 Prévenir et lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale (SGDD, o. 26)	ATTÉNUATION ET ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES	LOCALISATION	OCCUPATION	SYSTÈMES DE TRANSPORT
CONDITIONS D'AMÉNAGEMENT	Compatibilité			– Assurer la salubrité et la sécurité des logements	
	Efficience				
	Proximité				
	Compacité				
	Densité				
	Animation				
	Accessibilité			– Adapter le logement des personnes handicapées (QC-LPES ⁹⁵ , m. 1.15)	
	Fluidité				
	Pluralité			– Améliorer l'offre de services en matière d'hébergement temporaire (QC-LPES, m. 1.18)	
Mixité					

⁹⁵ QC-LPES - Plan d'action gouvernemental en matière de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale (m. - mesure)

CARACTÉRISTIQUE DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE : 5. ÉQUITÉ ET SOLIDARITÉ			DIMENSIONS		
OBJECTIF DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE	5.2 Prévenir et lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale (SGDD, o. 26)	ATTÉNUATION ET ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES	SOCIÉTÉ	ÉCONOMIE	GOVERNANCE
			OBJECTIFS COMPLÉMENTAIRES	<ul style="list-style-type: none"> Assurer un soutien communautaire au logement social (PAGSIS, o. 4) 	

CARACTÉRISTIQUE DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE : 6. CONVIVIALITÉ ET INCLUSIVITÉ			DIMENSION		
			ENVIRONNEMENT NATUREL ET BÂTI		
OBJECTIF DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE	6.1 Favoriser les opportunités d'interrelations sociales	ATTÉNUATION ET ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES	LOCALISATION	OCCUPATION	SYSTÈMES DE TRANSPORT
CONDITIONS D'AMÉNAGEMENT	Compatibilité		<ul style="list-style-type: none"> Assurer la sécurité publique par le choix des usages et l'aménagement Concevoir la relation entre le bâtiment et la rue à l'échelle du piéton 		<ul style="list-style-type: none"> Améliorer la sécurité routière par les aménagements de la voirie et la signalisation Assurer une localisation et un aménagement non intrusif du stationnement et de ses accès pour faciliter la circulation des piétons
	Efficience		<ul style="list-style-type: none"> Prendre en compte les contraintes microclimatiques dans le quartier pour l'aménagement des sites et bâtiments (vent, courants d'air, ombres/ensoleillement, etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> Accroître la densité de l'occupation du sol Requalifier et redévelopper les friches industrielles ou les sites sous-occupés Encourager le regroupement des petites entreprises et/ou des organismes communautaires et le partage des services 	<ul style="list-style-type: none"> Favoriser les déplacements à pied ou à vélo
			<ul style="list-style-type: none"> Privilégier la localisation des activités à proximité des infrastructures, équipements et réseaux existants Favoriser l'implantation d'équipements, de commerces et de services de proximité dans les quartiers et le long des rues 		
	Proximité				
	Compacité				
	Densité				
	Animation			<ul style="list-style-type: none"> Favoriser une mixité fonctionnelle qui assure une présence humaine régulière et continue tout au long de la journée 	
	Accessibilité				<ul style="list-style-type: none"> Favoriser le développement du transport collectif (PACC, m.6) Favoriser le développement de modes de transport alternatifs (PACC, m.7) Aménager des espaces collectifs dédiés aux modes alternatifs (autopartage, vélopartage) Aménager des espaces collectifs pour la recharge des véhicules électriques
				<ul style="list-style-type: none"> Intégrer les espaces et les lieux publics à l'intérieur d'un réseau continu et contribuant aux milieux de vie Favoriser la lisibilité des connexions entre les réseaux Faciliter les liaisons et les déplacements entre les quartiers et au sein des quartiers 	

CARACTÉRISTIQUE DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE			DIMENSION		
6. CONVIVIALITÉ ET INCLUSIVITÉ			ENVIRONNEMENT NATUREL ET BÂTI		
OBJECTIF DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE	6.1 Favoriser les opportunités d'interrelations sociales	ATTÉNUATION ET ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES	LOCALISATION	OCCUPATION	SYSTÈMES DE TRANSPORT
CONDITIONS D'AMÉNAGEMENT	Fluidité (suite)			<ul style="list-style-type: none"> – Décloisonner les espaces publics et privés – Concevoir et aménager les espaces libres pour favoriser les interactions sociales 	<ul style="list-style-type: none"> – Favoriser l'utilisation du transport collectif – Faciliter l'utilisation de modes de transport alternatifs
	Pluralité			<ul style="list-style-type: none"> – Aménager des espaces publics pouvant accueillir différentes clientèles et activités 	
	Mixité			<ul style="list-style-type: none"> – Favoriser l'aménagement de rues complètes (« complete streets ») – Relier les espaces publics en misant sur la diversité des modes d'accès 	

CARACTÉRISTIQUE DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE : 6. CONVIVIALITÉ ET INCLUSIVITÉ			DIMENSIONS		
OBJECTIF DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE	6.1 Favoriser les opportunités d'interrelations sociales	ATTÉNUATION ET ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES	SOCIÉTÉ	ÉCONOMIE	GOVERNANCE
			– Soutenir le rapprochement entre les communautés	– Développer les réseaux d'entreprises	– Favoriser l'engagement des communautés à l'endroit de l'action communautaire et de l'action bénévole (MESS, o. 8)
				– Favoriser l'utilisation des ressources locales	– Mieux faire connaître la diversité ethnoculturelle et accroître la portée des activités de rapprochement interculturel (QC-DVA, m. 2.1)
				– Privilégier les circuits courts	– Organiser des événements et des activités pour animer les lieux et les bâtiments publics
	OBJECTIFS COMPLÉMENTAIRES				

CARACTÉRISTIQUE DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE			DIMENSION		
6. CONVIVIALITÉ ET INCLUSIVITÉ			ENVIRONNEMENT NATUREL ET BÂTI		
OBJECTIF DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE		ATTÉNUATION ET ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES	LOCALISATION	OCCUPATION	SYSTÈMES DE TRANSPORT
PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT	6.2 Valoriser la qualité des aménagements, du design et de l'architecture				
	Compatibilité		<ul style="list-style-type: none"> – Adopter des stratégies de foresterie urbaine et de verdissement (SQDB, 2.37) et sélectionner des espèces végétales indigènes – Respecter l'échelle des milieux d'insertion – Favoriser la rénovation et la mise en valeur des bâtiments historiques et patrimoniaux dans le respect de leur caractère – Respecter et mettre en valeur le caractère architectural du milieu 		<ul style="list-style-type: none"> – Adapter les conditions d'éclairage aux milieux traversés pour réduire la pollution lumineuse – Adopter des mesures visant à contrer la pollution lumineuse associée à l'éclairage public – Assurer une localisation et un aménagement non intrusif du stationnement et de ses accès pour faciliter la circulation des piétons
	Efficiences		<ul style="list-style-type: none"> – Prendre en compte les contraintes microclimatiques dans le quartier pour l'aménagement des sites et bâtiments (vent, courants d'air, ombres/ensoleillement, etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> – Privilégier l'utilisation de matériaux de construction renouvelables, recyclés, réutilisés ou à faible teneur énergétique – Privilégier l'utilisation de matériaux sains pour la construction (matériaux et produits à faible émission « low emission materials ») – Assurer une ventilation appropriée qui assure la qualité de l'air ambiant 	
	Proximité			<ul style="list-style-type: none"> – Accroître la densité de l'occupation du sol 	
	Compacité			<ul style="list-style-type: none"> – Requalifier et redévelopper les friches industrielles ou les sites sous-occupés 	
Densité					
Animation				<ul style="list-style-type: none"> – Favoriser une mixité fonctionnelle qui assure une présence humaine régulière et continue tout au long de la journée 	

CARACTÉRISTIQUE DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE :		DIMENSION			
6. CONVIVIALITÉ ET INCLUSIVITÉ		ENVIRONNEMENT NATUREL ET BÂTI			
OBJECTIF DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE	6.2 Valoriser la qualité des aménagements, du design et de l'architecture	ATTÉNUATION ET ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES	LOCALISATION	OCCUPATION	SYSTÈMES DE TRANSPORT
CONDITIONS D'AMÉNAGEMENT	Accessibilité			<ul style="list-style-type: none"> – Favoriser l'accessibilité aux espaces naturels – Intégrer les parcs et les espaces naturels à un réseau continu (SQDB, 2.37) 	
	Fluidité			<ul style="list-style-type: none"> – Favoriser la lisibilité de l'espace à l'échelle du quartier et de la rue – Intégrer les espaces et les lieux publics à l'intérieur d'un réseau continu et contribuant aux milieux de vie – Favoriser la lisibilité des connexions entre les réseaux – Faciliter les liaisons et les déplacements entre les quartiers et au sein des quartiers 	
	Pluralité			<ul style="list-style-type: none"> – Concevoir et réaliser les aménagements et les constructions en prenant appui sur les conditions géographiques, historiques, climatiques et culturelles 	
	Mixité			<ul style="list-style-type: none"> – Diversifier la typologie des bâtiments tout en assurant un aménagement harmonieux – Intégrer aux projets d'aménagement les éléments du patrimoine naturel 	

CARACTÉRISTIQUE DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE : 6. CONVIVIALITÉ ET INCLUSIVITÉ			DIMENSIONS		
OBJECTIF DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE	6.2 Valoriser la qualité des aménagement, du design et de l'architecture	ATTÉNUATION ET ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES	SOCIÉTÉ	ÉCONOMIE	GOVERNANCE
			OBJECTIFS COMPLÉMENTAIRES		
	– Développer de nouvelles techniques mettant à contribution les matériaux locaux	– Adopter un cadre réglementaire qui facilite l'évolution des quartiers et des bâtiments (densification, reconversion, changement d'usages)			
		– Accorder une importance à la qualité de l'architecture et de l'aménagement des sites et des bâtiments publics lors de la construction ou de la rénovation			
		– Intégrer les arts y compris les arts numériques à l'architecture publique et encourager le secteur privé à faire de même			
		– Offrir des incitatifs économiques et fiscaux pour assurer la qualité du design et de l'architecture			

CARACTÉRISTIQUE DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE : 7. VILLE CITOYENNE			DIMENSION		
			ENVIRONNEMENT NATUREL ET BÂTI		
OBJECTIF DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE	7.1 Favoriser la participation à la vie collective	ATTÉNUATION ET ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES	LOCALISATION	OCCUPATION	SYSTÈMES DE TRANSPORT
CONDITIONS D'AMÉNAGEMENT	Compatibilité				
	Efficience	– Privilégier la localisation des activités à proximité des infrastructures, équipements et réseaux existants		– Accroître la densité de l'occupation du sol – Requalifier et redévelopper les friches industrielles ou les sites sous-occupés	
	Proximité				
	Compacité				
	Densité				
	Animation				
	Accessibilité		– Aménager des espaces collectifs dédiés aux modes alternatifs (autopartage, vélopartage) – Aménager des espaces collectifs pour la recharge des véhicules électriques		
	Fluidité				
	Pluralité				
	Mixité		– Aménager des espaces publics pouvant accueillir différentes clientèles et activités – Favoriser l'aménagement de rues complètes (« complete streets ») – Relier les espaces publics en misant sur la diversité des modes d'accès		

CARACTÉRISTIQUE DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE : 7. VILLE CITOYENNE			DIMENSIONS		
OBJECTIF DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE	7.1 Favoriser la participation à la vie collective	ATTÉNUATION ET ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES	SOCIÉTÉ	ÉCONOMIE	GOVERNANCE
			OBJECTIFS COMPLÉMENTAIRES	– Accroître l’implication des citoyens dans leur communauté (SGDD, o. 24)	
– Utiliser les espaces et lieux publics pour informer, sensibiliser, éduquer et encourager le dialogue		– Diversifier les modes d’information et de communication incluant les réseaux sociaux			
		– Développer la cyberdémocratie			
		– Stimuler la participation à la vie publique et la représentation dans les instances décisionnelles des Québécois des communautés culturelles (QC-DVA, c.s. 6.2)			
		– Viser l’équité de représentation des différentes composantes de la société dans les conseils d’administration des organismes publics (QC-DVA, c.s. 6.3) et dans les comités			
		– Favoriser la participation des usagers à la gestion et l’entretien des équipements récréatifs et culturels			
		– Impliquer les citoyens et les entreprises dans la protection des espaces naturels			

CARACTÉRISTIQUE DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE :			DIMENSION		
8. IDENTITÉ ET CRÉATIVITÉ			ENVIRONNEMENT NATUREL ET BÂTI		
OBJECTIF DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE	8.1 Partager et mettre en valeur le patrimoine collectif (SGDD, o.s. 7) et susciter la créativité	ATTÉNUATION ET ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES	LOCALISATION	OCCUPATION	SYSTÈMES DE TRANSPORT
CONDITIONS D'AMÉNAGEMENT	Compatibilité			<ul style="list-style-type: none"> – Assurer la protection et la mise en valeur du patrimoine et des ressources naturelles (SGDD, o. 22) – Préserver la diversité des paysages – Protéger la qualité des vues – Assurer la compatibilité des développements à proximité des sites et paysages naturels 	
	Efficiences				
	Proximité			<ul style="list-style-type: none"> – Choisir des toponymes et des toponymes évocateurs du patrimoine collectif et témoignant de l'histoire des lieux 	
	Compacité				
	Densité				
	Animation				
	Accessibilité				
	Fluidité				
	Pluralité				
	Mixité			<ul style="list-style-type: none"> – Concevoir et réaliser les aménagements et les constructions en prenant appui sur les conditions géographiques, historiques, climatiques et culturelles – Intégrer aux projets d'aménagement les éléments du patrimoine naturel – Prévoir des lieux dédiés à la diffusion et à la promotion des arts 	

CARACTÉRISTIQUE DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE : 8. IDENTITÉ ET CRÉATIVITÉ			DIMENSIONS		
OBJECTIF DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE	8.1 Partager et mettre en valeur le patrimoine collectif (SGDD, o.s. 7) et susciter la créativité	ATTÉNUATION ET ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES	SOCIÉTÉ	ÉCONOMIE	GOVERNANCE
OBJECTIFS COMPLÉMENTAIRES			– Reconnaître et valoriser les contributions au patrimoine collectif	– Développer une gastronomie fondée sur les ingrédients et les savoir-faire locaux	– Développer de concert avec la population et adopter une signature du lieu à l'échelle de la ville et de ses quartiers
			– Utiliser les espaces et lieux publics pour informer, sensibiliser, éduquer et encourager le dialogue	– Développer les produits touristiques axés sur le patrimoine, l'histoire, la géographie, les arts et la culture	– Intégrer les arts y compris les arts numériques à l'architecture publique et encourager le secteur privé à faire de même
				– Soutenir et développer les pratiques, techniques et savoir-faire traditionnels	– Offrir des incitatifs économiques et fiscaux pour l'utilisation de nouvelles technologies de construction ou d'aménagement
				– Développer de nouvelles techniques mettant à contribution les matériaux locaux	
				– Favoriser la réutilisation des bâtiments à caractère historique ou patrimonial	

II.2.3 Quelques commentaires

Le cadre conceptuel proposé ne prétend pas être exhaustif mais constitue un premier pas pour guider la réflexion.

Le cadre se compose de 220 objectifs distincts : comme souligné dans la section précédente, certains objectifs se répètent car ils concourent à la réalisation de plus d'un objectif. Ainsi, accroître la densité de l'occupation du sol, privilégier la localisation des activités à proximité des infrastructures, équipements et réseaux existants, et redévelopper les friches industrielles sont des objectifs qui ont été associés à cinq (5) des caractéristiques de la ville écoresponsable : éconéutralité, compétitivité, équité et solidarité, convivialité et inclusivité, vie citoyenne.

De manière similaire, favoriser le développement du transport collectif, le développement de modes de transport alternatifs et l'implantation de projets intermodaux pour le transport des marchandises, sont des objectifs qui ont été associés à cinq (5) caractéristiques de la ville écoresponsable : éconéutralité, connectivité, compétitivité, équité et solidarité, convivialité et inclusivité.

Le tableau 6 présenté à la page suivante présente le nombre total d'objectifs identifiés pour les quatre (4) dimensions et ce, pour chacun des objectifs de la ville écoresponsable. Le tableau identifie également les conditions d'aménagement pour lesquelles des objectifs spécifiques ont été proposés.

TABLEAU 6 - CONDITIONS D'AMÉNAGEMENT ASSOCIÉES AUX OBJECTIFS DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE

OBJECTIFS DE LA VILLE ÉCORESPONSABLE	NOMBRE D'OBJECTIFS SPÉCIFIQUES ET COMPLÉMENTAIRES	CONDITIONS D'AMÉNAGEMENT									
		Respecter la compatibilité	Accroître l'efficacité	Privilégier la proximité	Privilégier la compacité	Favoriser la densité	Promouvoir la pluralité	Promouvoir la mixité	Favoriser l'animation	Assurer l'accessibilité	Assurer la fluidité
Préserver la biodiversité	23	X	X	X			X			X	
Préserver la qualité et la quantité de la ressource en eau	22	X	X							X	
Améliorer et préserver la qualité de l'air	29	X	X	X	X		X			X	X
Préserver les ressources naturelles	25	X	X				X			X	
Gérer et réduire les risques	30	X	X							X	
Prévoir et répondre aux changements	17	X	X				X	X		X	X
Développer les réseaux locaux et régionaux	17	X	X	X		X	X	X	X	X	X
Favoriser les interconnexions entre les réseaux	15					X	X	X	X	X	X
Produire et consommer de façon responsable	21	X	X								
Accroître l'efficacité économique	19		X	X	X	X	X			X	X
Reconnaître les interdépendances et favoriser la solidarité et l'intégration sociales	32		X	X	X	X	X	X		X	X
Prévenir et lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale	5		X	X	X		X	X		X	X
Favoriser les opportunités d'interrelations sociales	33	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Valoriser la qualité des aménagements, du design et de l'architecture	30	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Favoriser la participation à la vie collective	17		X	X	X	X	X	X		X	
Partager et mettre en valeur le patrimoine collectif et susciter la créativité	18	X		X			X	X			
Nombre d'objectifs distincts	220										

VOLET III - DES OUTILS D'AUTOÉVALUATION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le troisième volet de ce mandat de recherche concerne des outils d'autoévaluation du développement durable à l'échelle d'une collectivité. Ces outils visent à permettre à des collectivités de poser un diagnostic sur le niveau d'engagement et de respect des principes du développement durable dans toutes ses dimensions. En fonction du diagnostic réalisé, les collectivités peuvent alors orienter leurs politiques, identifier les mesures à poursuivre ou à accentuer, et définir des priorités.

Les outils d'autoévaluation ne sont pas des évaluations d'experts : si les différents outils identifiés dans le cadre de cette recherche proposent tous à leur manière des éléments qui doivent servir à alimenter la réflexion qui va mener à une réponse, ils ne requièrent pas tous des données ou des analyses quantitatives.

Les outils d'autoévaluation ont un caractère pédagogique par leur facture mais aussi par le fait que les promoteurs de ces différents outils invitent les collectivités à faire participer les élus et l'administration, mais aussi les associations, les groupes d'intérêt et la population au processus d'évaluation.

Les outils d'autoévaluation du développement durable se distinguent des indicateurs de développement durable qui visent à mesurer l'atteinte d'objectifs en fonction d'une situation initiale ou de référence (« *baseline* »). Ces outils se distinguent aussi des grilles d'évaluation pour la conception d'écoquartiers ou de projets immobiliers durables.

III.1. La revue de la littérature

La recherche documentaire a visé à identifier des outils reconnus soit par des associations ou encore des administrations publiques : un effort particulier a été consacré à l'identification d'outils pour lesquels des rapports d'évaluation sont disponibles ce qui permet de mieux comprendre comment ces outils sont utilisés.

De la recherche documentaire, 11 outils sont présentés dans les sections suivantes sous deux (2) rubriques :

- huit (8) outils d'autoévaluation du développement durable : un outil proposé par un organisme international, un cas à l'échelle européenne, deux (2) cas aux États-Unis, deux (2) cas au Canada et deux (2) cas choisis en France ;
- trois (3) outils d'autoévaluation associés à la Croissance intelligente, tous des États-Unis.

III.1.1 Les outils d'autoévaluation du développement durable

1.1.1 *Community Sustainability Assessment*

Cet outil d'autoévaluation est le plus vieux de tous les outils présentés dans cette revue de la littérature. L'outil a été développé par le Global Ecovillage Network, une organisation internationale sans but lucratif fondée en 1990 qui réunit des individus, des associations, des entreprises privées et des organisations non gouvernementales et qui est dédiée à la promotion de collectivités et de communautés durables. La première version a été rendue disponible en 2001 : la version actuelle est une révision produite en 2002⁹⁶. Cette approche a donné naissance à des variantes⁹⁷.

L'objectif visé est de permettre à une collectivité de faire une évaluation de l'état actuel, une forme de bilan, en regard des dimensions du développement durable. Ces dimensions sont

⁹⁶ GLOBAL ECOVILLAGE NETWORK (2002). Community Sustainability Assessment (CSA) - Ecovillage Network of the Americas

⁹⁷ FIVE E'S UNLIMITED (2008). Version utilisée par l'association *Sustainability Now!* de Californie
<http://www.sustainability-now.org/csa.htm>

réinterprétées et se composent : de la dimension écologique, de la dimension sociale et de la dimension spirituelle, considérées d'importance égale. L'outil s'adresse à tous les types de collectivités, rurales ou urbaines, en pays développé ou en voie de développement, mais surtout de petite taille (moins de 2 000 habitants). À l'examen, cet outil s'adresse davantage à une « communauté » plutôt qu'à une « collectivité ».

Selon l'organisation, cet outil vise à dégager une appréciation de l'état actuel fondée sur la perception, sur le jugement, et non sur des analyses, des calculs, ou des données. L'outil est conçu pour être facile à compléter.

Le *Community Sustainability Assessment* se compose d'un questionnaire à être complété par un individu ou encore, avec la participation des membres de la communauté. Chacune des questions propose des choix de réponse auxquels sont associés des points : plusieurs des questions proposent une réponse « autre » pour permettre à la communauté de faire état d'éléments différents. Le cumul des points obtenus permet de classer la communauté selon son niveau d'engagement sur la voie du développement durable : excellente progression, en bonne voie ou encore, avec des efforts à fournir.

Le questionnaire se compose de 150 questions réparties selon les trois (3) dimensions en 21 thèmes :

- La dimension écologique (53 questions) :
 - Sentiment d'appartenance (« sense of place ») ;
 - Production, distribution et disponibilité des aliments ;
 - Infrastructure physique, bâtiments et transport ;
 - Mode de consommation et gestion des déchets solides ;
 - Approvisionnement, qualité et utilisation de l'eau ;
 - Gestion des eaux usées et de la pollution de l'eau ;
 - Sources d'énergie et utilisation.
- La dimension sociale (51 questions) :
 - Ouverture, confiance et sécurité, et espace communautaire ;
 - Communication - flux des idées et de l'information ;
 - Réseautage et services ;
 - « *Social sustainability* » ;
 - Éducation ;
 - Soins de santé ;
 - Économie locale saine et durable.
- La dimension spirituelle (46 questions) :
 - « *Cultural sustainability* » ;
 - Arts et loisirs ;
 - « *Spiritual sustainability* » ;
 - Cohésion communautaire ;
 - Résilience de la communauté ;
 - « *Holographic and circulatory world view* » ;
 - Paix et conscience globale.

Plusieurs des questions reflètent une vue du monde que l'on pourrait associer à la culture « Nouvel Âge », notamment à la philosophie de la nature Gaia, nom que portait à l'origine l'organisation. Plusieurs des questions offrent des choix de réponse qui sont clairement associés à des conditions d'habitat ou de vie de pays en voie de développement. La logique de l'échelle de pointage est difficile à décoder : le pointage maximum peut atteindre dans certains cas, 15 points, dans d'autres, 2, 3, 4 ou 5. Des points négatifs sont attribués selon une échelle qui varie selon les

questions, de -1 à -5. Cet outil est néanmoins fréquemment cité en référence, mais il n'a cependant pas été possible de retracer des évaluations complétées à l'aide de cet outil.

1.1.2 Le Cadre de référence pour les villes durables européennes

Suite à l'adoption de la *Charte de Leipzig*, les ministres européens en charge du développement urbain ont poursuivi leurs réflexions sur la mise en application de la Charte et de ses implications en matière de politique urbaine. À Marseille en 2008, les ministres dans leur *Déclaration finale*⁹⁸ introduisent la notion d'un développement urbain intégré, durable et solidaire et identifient la nécessité de prendre en compte la problématique du changement climatique dans le développement urbain. Les ministres décident alors de construire un cadre de référence de la ville durable et solidaire pour l'application de la *Charte de Leipzig*. À Tolède en 2010, les ministres décident de poursuivre la mise en œuvre du cadre de référence, « un outil primordial, adaptable, ouvert et non contraignant pour les villes, basé sur le principe de la subsidiarité »⁹⁹. Lors de cette réunion, les ministres reconnaissent l'importance d'une approche urbaine intégrée et évoquent un développement urbain plus intelligent, durable et socialement inclusif.

Le *Cadre de référence*¹⁰⁰ prend appui sur la *Charte de Leipzig*. Il sera constitué d'un outil en ligne pour aider au développement des politiques de gestion urbaine et d'aménagement. L'outil intègre les quatre (4) dimensions du développement durable : l'environnement, la société, l'économie et la gouvernance, et propose par le biais d'une série de questions de guider les utilisateurs dans la mise en œuvre de politiques qui respectent les principes du développement durable. Le choix des solutions est laissé aux décideurs en fonction des contextes qui leur sont propres : géographie, économie, environnement et société, mais aussi contextes nationaux et politiques.

Le *Cadre de référence* se compose de quatre (4) outils :

- Un outil pour aider au développement d'une stratégie de développement durable :
 - Cet outil présentera des suggestions en proposant une liste générale et une liste détaillée d'objectifs ; la conception de cet outil vise à permettre : d'avoir une meilleure compréhension des objectifs poursuivis et de leurs impacts potentiels eu égard au développement durable ; de permettre la comparaison avec les objectifs poursuivis par d'autres villes ; de découvrir de nouvelles idées et de nouveaux axes d'interventions.
- Un outil pour évaluer la performance d'une stratégie ou d'un projet eu égard à une approche intégrée :
 - Cet outil sera constitué d'un ensemble de questions visant à définir la vision de la ville européenne durable encadrant la discussion sur les impacts, positifs ou négatifs, d'une stratégie ou d'un projet, eu égard au développement durable : la conception de cet outil vise à servir à l'évaluation d'une stratégie ; à développer une plus grande sensibilité aux impacts incluant les conflits ou les synergies avec les objectifs généraux du développement durable ; à alimenter les discussions avec les parties prenantes au processus d'évaluation.
- Un outil pour identifier les axes d'intervention à privilégier pour les quartiers défavorisés, en lien avec les principes de la *Charte de Leipzig*.
- Un outil de monitoring pour évaluer les résultats :

⁹⁸ UNION EUROPÉENNE (2008) (1). Déclaration finale des ministres en charge du développement urbain
http://www.rfsustainablecities.eu/IMG/pdf/declaration_finale_FR_cle697526-1.pdf

⁹⁹ UNION EUROPÉENNE (2010). Déclaration des ministres réunis lors de la Réunion informelle de Tolède portant sur le développement urbain, p. V

http://www.rfsustainablecities.eu/IMG/pdf/2010_06_22_TOLEDE_DECLARATION_approuve_VS_FRENCH_cle59c817.pdf

¹⁰⁰ UNION EUROPÉENNE (2011). Reference Framework for Sustainable Cities

<http://www.rfsustainablecities.eu/presentation-of-the-prototype-rfsc-a324.html>

- Cet outil comprendra des indicateurs urbains, des indicateurs recommandés et des valeurs cibles à l'échelle européenne et inclura des exemples de tableaux de bord.

Le *Cadre de référence* est en cours de développement et un prototype a été mis à l'essai dans 60 villes européennes de mars à septembre 2011. La diffusion du *Cadre de référence* est prévue au premier semestre de 2012.

1.1.3 Colorado Community Sustainability Guide

Au Colorado, le Department of Local Affairs a développé un outil d'autoévaluation à l'intention des municipalités et des « *counties* »¹⁰¹. L'objectif est de fournir un cadre intégré et global visant à identifier les priorités au niveau de la collectivité en vue d'atteindre les objectifs d'un développement durable. L'outil est présenté comme une première étape devant permettre l'identification des priorités suivie de la formulation de buts et objectifs, pour initier une démarche de planification stratégique ou encore, la révision d'un plan d'urbanisme.

L'outil est conçu pour être complété rapidement et facilement : les collectivités rurales ou les collectivités de petite taille pourraient ne pas être en mesure de répondre à toutes les questions. La démarche proposée recommande de constituer un groupe de personnes pour procéder à l'évaluation composé d'élus, de fonctionnaires, mais aussi de représentants d'associations, de groupes d'intérêts ; il est recommandé d'avoir un éventail aussi large que possible des opinions et des intérêts.

L'outil se compose d'un questionnaire qui propose d'établir en réponse à une question le niveau de priorité : 0 - pas important ; 1 - assez important ; 2 - très important. Les questions portent sur des actions, des gestes, des interventions, de la collectivité : il ne s'agit donc pas de questions d'opinions.

Le questionnaire distingue 12 thèmes qui s'apparentent aux domaines de compétences des municipalités et des counties plutôt qu'à une thématique de développement durable. Pour chacun, un bref énoncé est formulé pour préciser la portée du thème ou sa définition et dans certains cas, une citation est proposée pour initier le dialogue. Des outils et des références documentaires sont également proposés pour aider à la réflexion.

Le questionnaire comporte 140 questions réparties presque également entre les 12 thèmes et pour chacun, un résumé des sujets traités est présenté ici-bas :

- Les conditions financières (14 questions) :
 - Conditions fiscales et budgétaires, à court et long termes, planification financière, cote de crédit, sources de revenus, processus d'évaluation des politiques et de la gestion financière.
- Les infrastructures d'eau et d'eaux usées (12 questions) :
 - Respect des normes, programme d'immobilisations, mode de gestion des actifs, entretien des infrastructures et équipements, projection de la demande.
- La planification urbaine (11 questions) :
 - Révision du plan d'urbanisme et des réglementations, ententes inter-municipales de gestion de l'urbanisation, redevances de développement, mixité des usages, connectivité, plan de développement économique, prévision démographique, programme d'immobilisations.
- Le transport et la mobilité (11 questions) :
 - Plan de transport à moyen et long termes, données sur le transport et les déplacements, prise en compte des impacts sociaux, économiques et environnementaux dans les décisions en matière de transport, réseaux piétonniers

¹⁰¹ COLORADO DEPARTMENT OF LOCAL AFFAIRS (2009). Draft Colorado Community Sustainability Guide

et cyclables, révision à la baisse des exigences en matière de stationnement, mouvements pendulaires pour différents motifs, efficacité énergétique des modes de transport.

- L'habitation (« *workforce housing* ») (11 questions) :
 - Rapport emplois/habitations, pourcentage des résidents qui consacrent plus de 30% au logement, évaluation des besoins en matière de logement, taux de vacances, logement adapté aux besoins des différentes clientèles, proximité de l'habitation en regard des réseaux de transport en commun ou des réseaux piétonniers, obligations d'efficacité énergétique et bâtiments vert, soutien offert pour le logement abordable.
- Le développement économique et la disponibilité de la main-d'œuvre (« *workforce readiness* ») (12 questions) :
 - Analyse de l'emploi, connaissance de l'économie, plan de développement économique, formation des petites entreprises et des entrepreneurs, politiques ou agences pour le développement du centre-ville, redéveloppement de friches industrielles, normes de design et pour l'affichage dans les secteurs commerciaux et industriels, centre-ville favorisant la marche et connecté par tous les modes au reste de la ville, analyse des taux et des caractéristiques de l'occupation du centre-ville.
- Les écoles et les opportunités en matière d'éducation (12 questions) :
 - Prévisions démographiques selon les cohortes d'âge, disponibilité des écoles et accès abordable, collèges ou établissements d'enseignement professionnel, connectivité sécuritaire des écoles au reste de la trame urbaine, partage des bâtiments et équipements scolaires, mesures d'économie d'énergie.
- La qualité de l'environnement (11 questions) :
 - Évaluation de référence pour les ressources naturelles, mesures de la qualité de l'air et de l'eau, exploitations minières ou forestières, gestion des bassins versants, protection des cours d'eau, des rives, des habitats, des paysages, périmètre et gestion de l'urbanisation, plan de conservation de l'eau, évaluation de la qualité des sols et de la disponibilité de l'eau pour les exploitations agricoles.
- L'efficacité énergétique (10 questions) :
 - Coordination des mesures de conservation et d'efficacité énergétiques, audit énergétique, politiques sur la flotte de véhicules, gestion des déchets, information et sensibilisation, formes de développement et systèmes de transport favorables à la réduction de la consommation d'énergie et de ressources, plan d'atténuation et d'adaptation au changement climatique, mesure de l'empreinte écologique.
- La planification et les mesures d'urgence ou en cas de désastre naturel (12 questions) :
 - Plan des mesures d'urgence, des mesures en cas de sécheresse, pour faire face aux risques naturels et technologiques, mesures d'information et de communication pour l'évacuation, implication des élus et des cadres supérieurs, mesures pour assurer la continuité opérationnelle, plan de remise en état ou de récupération, ententes d'aide mutuelle.
- La santé publique et les ressources humaines (12 questions) :
 - Évaluation de la santé de la population, crimes violents, mesures de santé destinées aux enfants, réduction des polluants associés au transport, accessibilité aux services médicaux pour les clientèles à faible revenu, restriction sur la vente d'aliments non santé et offre de produits santé dans les écoles, plan d'urgence pour faire face à des épidémies, jardins communautaires.

- L'identité (12 questions) :
 - Identification des lieux d'importance historique ou culturelle et protection et mise en valeur, lieux publics destinés à des événements et activités, connectivité des équipements récréatifs, accessibilité pour toutes les clientèles, parcs et équipements de quartier, partage des équipements scolaires, mesures d'encouragement à l'activité bénévole, niveau de participation aux élections, mesures additionnelles pour solliciter l'opinion et la participation du public.

Le guide est une version provisoire et Local Affairs invite les municipalités et les counties à participer à une évaluation de l'outil et propose en complément des indicateurs pour l'élaboration d'un plan d'action.

1.1.4 GreeningUSA - 12 Traits® of Sustainable Communities - Self Assessment Manual¹⁰²

GreeningUSA est un organisme sans but lucratif créé en 2004 dans l'État de New York aux États-Unis et voué à la promotion des principes du développement durable. En 2010, cet organisme a rendu public une version beta d'un manuel d'autoévaluation du développement durable dans le but de développer un système de certification des collectivités.

L'outil est conçu soit pour être utilisé pour une autoévaluation ou pour servir à une évaluation réalisée par GreeningUSA. L'outil s'adresse à des municipalités et est structuré en fonction des trois (3) dimensions du développement durable : Environnement, Économie et Société équitable. Il distingue :

- Le profil de la collectivité : structure municipale, divisions et secteurs de recensement, superficie développée, densité moyenne, revenus médians des ménages, revenu per capita, pourcentage de la population ayant des revenus inférieurs au seuil de la pauvreté, population totale, nombre de ménages, taille moyenne des ménages, âge médian, et ce de 1950 à 2010.
- Le questionnaire d'évaluation se composant de 12 thèmes : pour chaque thème, une présentation, des pratiques non durables et des tendances durables, les liens avec chacune des trois (3) dimensions du développement durable et avec les autres thèmes.
- Des exemples et des pratiques exemplaires.
- Des références et des organismes ressources.

L'outil distingue dans l'évaluation : les résultats associés à des données et les résultats obtenus en réponse au questionnaire. Il distingue dans les deux (2) cas, 12 thèmes et les trois (3) dimensions.

L'outil comporte un système de pointage pour les données. Chaque thème peut cumuler un maximum de 300 points répartis également entre chaque dimension - 100 points par dimension, par thème. Au total, chaque dimension peut cumuler 1 200 points. L'évaluation totale des résultats associés aux données porte sur la somme des trois (3) dimensions, soit un potentiel maximal de 3 600 points.

Le questionnaire comporte 144 questions, 12 pour chacun des thèmes dont 4 pour chacune des dimensions. Les réponses peuvent être un OUI ou un NON, et dans le cas d'un OUI, il faut préciser le degré d'implantation ou d'avancement - une forme de jugement de valeur.

Le système de pointage du questionnaire alloue 10 points pour un OUI, 0 point pour un NON et le score est calculé en multipliant le pointage obtenu par le pourcentage d'implantation ou d'avancement.

¹⁰² GREENINGUSA (2010. 12 Traits® of Sustainable Communities - Self Assessment Manual <http://www.greeningusa.org/>)

Le poids accordé au questionnaire dans l'évaluation globale est beaucoup moins important. En effet, chaque thème peut cumuler un maximum de 120 points en réponse aux questions et chaque dimension, un maximum de 480 points, soit 1 440 points au total.

Le résultat global est donc établi sur un maximum de 5 000 points, dont 72% sont obtenus en fonction des données.

Les thèmes retenus pour cet outil d'autoévaluation sont :

- Le leadership gouvernemental en matière de développement durable ;
- La résilience de l'économie locale ;
- La planification du territoire et la préservation des ressources ;
- Le transport durable et la mobilité ;
- Les infrastructures et les systèmes liés à l'eau ;
- Les bâtiments verts et l'habitation ;
- L'énergie de sources non fossiles ;
- La gestion des matières résiduelles ;
- La culture locale, les arts et le divertissement ;
- La qualité de l'éducation publique ;
- La santé publique et la sécurité publique ;
- L'engagement de la communauté.

L'outil a été conçu en vue de servir de base à une certification des collectivités selon quatre (4) niveaux :

- Collectivité membre - avoir obtenu un pointage minimal ;
- Collectivité viable - avoir obtenu un minimum de 40% des points pour chacun des thèmes ;
- Collectivité hautement viable - avoir obtenu un minimum de 60% des points ;
- Collectivité viable de haute distinction - avoir obtenu un minimum de 80% des points pour chacun des thèmes.

En mai 2011, GreeningUSA a accordé sa première certification, niveau Collectivité viable, à la Ville de Syracuse qui a complété le processus d'accréditation au cours de l'année précédente.

1.1.5 Municipalities of Newfoundland and Labrador Association: *Municipal Sustainability Self-Assessment Tool Kit*

Le développement de cet outil fait suite au rapport d'un groupe de travail mis sur pied par la Municipalities of Newfoundland and Labrador Association en 2005. Ce groupe de travail a identifié trois (3) priorités : des modifications législatives concernant les municipalités, la diversification des sources de revenus municipaux et la nécessité d'une plus grande coopération à l'échelle régionale. Ce groupe de travail a également recommandé que les municipalités entreprennent un exercice d'autoévaluation de leur capacité à livrer les services et de la viabilité de leur collectivité. Cette seconde composante de l'autoévaluation est associée pour certaines municipalités à l'obligation de produire un Plan intégré pour la durabilité de la collectivité (PIDC) tel qu'exigé dans le cadre de l'Entente sur le transfert des recettes provenant de la taxe fédérale sur l'essence.

Le Community Cooperation Resource Centre créé par l'Association a développé cet outil d'autoévaluation publié en 2008¹⁰³.

¹⁰³ CCRC - MUNICIPALITIES OF NEWFOUNDLAND & LABRADOR (2008). *Municipal Sustainability Self-Assessment Tool Kit*

L'outil destiné aux municipalités locales et aux conseils municipaux régionaux (« *Regional Municipal Councils* ») s'adresse en priorité au Maire, au Conseil municipal et aux cadres supérieurs qui doivent être nommément identifiés. La démarche revêt donc un caractère formel d'autant que les résultats doivent être rendus publics dans le cadre du PIDC : d'autres personnes peuvent participer à l'exercice.

L'outil se présente sous la forme d'un questionnaire simple et rapide à compléter qui se compose essentiellement de questions relatives à des faits, des actions vérifiables : les municipalités sont invitées à documenter leurs réponses et une liste des documents appropriés est fournie à titre d'information. Deux (2) questions sont proposées à des fins de discussion, soit l'une pour identifier d'autres indicateurs de développement durable qui sont importants aux yeux de la municipalité ; l'autre pour identifier les actifs de la communauté (le choix du mot « communauté est volontaire car il s'agit de questions qui débordent de l'administration municipale) qui pourraient être mis à contribution pour favoriser l'atteinte des objectifs d'un développement durable. Finalement, des questions sont proposées pour la discussion sur les prochaines étapes : consensus quant aux résultats, actions à mettre en œuvre, intérêt d'une assistance ou d'une coopération à l'échelle régionale, des recommandations sur l'utilisation des actifs communautaires, l'intérêt d'un PIDC (pour les municipalités qui n'y sont pas obligées), prochaines étapes.

L'outil distingue sept (7) thèmes dont six (6) sont associés à la prestation de services municipaux et l'un, à la viabilité de la collectivité. Chaque thème est précédé d'un énoncé qui explique la raison d'être des questions. Les questions formulées ne peuvent être répondues que par un OUI, un NON ou encore « *to some degree* » que l'on pourrait traduire par « en partie ». Ces réponses sont associées à un pointage : 2 points pour un OUI, 0 pour un NON et 1 point pour un « en partie ». Un thème spécial porte sur les options en matière de gouvernance dans l'avenir (régionalisation, fusion).

Le questionnaire comporte 140 questions excluant les questions de la section spéciale sur les options de gouvernance, dont 129 sont basées sur des faits. Ces questions sont réparties inégalement selon les sept (7) thèmes :

- La gouvernance (27 questions) :
 - Les élections ;
 - Les réunions du conseil et les procédures ;
 - Les comités du conseil ;
 - La formation et les qualifications des membres du conseil ;
 - La planification (urbaine, financière, économique, immobilisations, urgences, PIDC,...).
- L'administration (17 questions).
- Les finances et la gestion financière (16 questions) :
 - Le budget annuel et le processus budgétaire ;
 - L'emprunt et la dette ;
 - La taxation ;
 - La comptabilité et la gestion financière incluant la vérification.
- La prestation de services (26 questions) :
 - La protection incendie et les mesures d'urgence ;
 - La gestion des déchets ;
 - L'eau et le système d'égouts ;
 - La récréation ;
 - Les communications.
- Les équipements et les infrastructures (11 questions).

- Le bien-être de la communauté (35 questions) - le volet viabilité de la communauté :
 - La démographie ;
 - L'économie ;
 - Le capital social, la vitalité et l'inclusion ;
 - L'environnement et les ressources ;
 - Les services de santé et d'éducation ;
 - Les arts et la culture.
- La coopération régionale (8 questions).

Cet outil est simple et présente un caractère pédagogique. Il s'adresse fort bien au contexte de Terre-Neuve-et-Labrador où les municipalités sont nombreuses et de très petite taille. Cet outil a été utilisé en 2008 : 249 des 250 municipalités ont complété le questionnaire et un rapport des résultats est disponible¹⁰⁴.

1.1.6 Saskatchewan Municipal Affairs: Municipal Government Sustainability Self-Assessment Tool Project

Le ministère des Affaires municipales de la Saskatchewan a entrepris l'élaboration d'un outil d'autoévaluation du développement durable à l'intention des municipalités. La conception¹⁰⁵ a impliqué la participation de deux (2) associations, la Rural Municipal Administrator's Association of Saskatchewan et l'Urban Municipal Administrator's Association of Saskatchewan. La conception du projet a pris appui sur les approches de Terre-Neuve-et-Labrador et du Colorado qui ont été présentées ci-haut, mais aussi sur les approches développées dans les autres provinces et les territoires en relation avec les Plans intégrés pour la durabilité de la collectivité dont il a été aussi fait état précédemment.

Les objectifs poursuivis étaient de doter les municipalités d'un outil : prêt à utiliser ; pour lequel les données sont facilement accessibles ou faciles à obtenir ; qui aide à l'interprétation des résultats et suggère les étapes pour la suite.

Cet outil sera éventuellement accompagné d'indicateurs du développement durable qui seront choisis parce qu'ils sont simples et qu'ils reposent sur des données déjà recueillies ou produites dans le cadre des processus de reddition des comptes des municipalités.

La version finale¹⁰⁶ offre aux municipalités un outil en ligne développé en format Excel pour l'autoévaluation qui identifie huit (8) thèmes qui, comme dans le cas de Terre-Neuve-et-Labrador sont fortement reliés aux domaines de compétences des municipalités :

- La gouvernance ;
- L'administration ;
- Les finances et la gestion financière ;
- La prestation des services ;
- La sécurité publique ;
- Les infrastructures ;
- Les tendances démographiques et économiques ;
- Les partenariats.

¹⁰⁴ LANE, RYAN, QUINTON, STEPHEN (2009). Municipal Sustainability Self-Assessment Project - Final Report : http://www.municipalitiesnl.com/?Content=CCRC/About_CCRC-01/Services_Provided

¹⁰⁵ SASKATCHEWAN MINISTRY OF MUNICIPAL AFFAIRS (2010). Municipal Government Sustainability Self-Assessment Tool Project Concept Paper <http://www.municipal.gov.sk.ca/Growth-Development/Planning/Self-Assessment-Tool-Concept-Paper>

¹⁰⁶ L'ensemble de la documentation est disponible en ligne à <http://www.municipal.gov.sk.ca/Administration/Assessment/MGSST>

Pour chacun des thèmes, l'outil propose :

- des questions générales qui sont accompagnées de quatre (4) énoncés qui décrivent la situation de la municipalité : les répondants sont invités à choisir l'énoncé qui reflète le mieux leur situation actuelle ;
- des énoncés spécifiques qui font référence à des faits où les répondants sont invités à indiquer leur niveau d'accord ;
- des questions qui demandent une réponse quantitative.

Le ministère indique que l'outil vise l'auto-évaluation et se destine à l'utilisation exclusive de la municipalité : la municipalité n'est pas requise de partager ses résultats obtenus. Un sondage auprès des municipalités était en ligne jusqu'au 31 octobre 2011, pour connaître l'opinion des municipalités sur l'outil offert, sa pertinence et ses fonctionnalités.

1.1.7 Le Baromètre du développement durable¹⁰⁷

Le Baromètre du développement durable constitue une approche toute récente en France, inspirée d'une initiative néerlandaise¹⁰⁸. C'est le Réseau Cohérence du Grand Ouest, une association regroupant des membres individuels, des entreprises et des associations, qui a le premier développé cet instrument destiné aux communes de Bretagne.

L'objectif visé est de mesurer tous les aspects du développement durable à l'échelle du territoire communal, pour en dégager une image. Depuis, l'expérience s'est étendue aux communes de Provence, Alpes et Côte d'Azur, du Pays de la Loire, de l'Essonne et de Rhône-Alpes, notamment.

La démarche est une démarche à caractère officiel. En effet, le baromètre se présente sous la forme d'un questionnaire qui doit être rempli avec le maire ou son représentant et un ou plusieurs représentants d'associations locales : tous doivent signer le questionnaire complété avant de le transmettre au Réseau Cohérence qui se charge de le rendre disponible dans son site internet. Il y a donc dans cette démarche une fonction d'émulation, les communes pouvant se comparer entre elles.

Les questions du baromètre ne peuvent être répondues que par un OUI ou un NON : la documentation précise que la réponse « NE SE PRONONCE PAS » est possible si les acteurs locaux ne s'accordent pas sur la réponse. Le questionnaire permet de formuler des commentaires pour chaque question, ce qui contribue à la richesse du contenu.

1.1.7.1 Le Baromètre Breton du développement durable et solidaire

Le *Baromètre Breton* a été rendu disponible en 2009. Le questionnaire¹⁰⁹ est accompagné d'un guide¹¹⁰ à l'intention des élus, des associations et des citoyens.

Le questionnaire comprend 114 questions réparties suivant quatre (4) thèmes et 14 sous-thèmes :

- L'économie (25 questions) :
 - Achats durables ;
 - Incitation à la responsabilité sociale et environnementale des acteurs économiques ;
 - Soutien à l'économie sociale et solidaire ;
 - Politique de l'emploi et dynamisme du territoire.

¹⁰⁷ Le Baromètre des communes <http://www.barometredudeveloppementdurable.org/>

¹⁰⁸ RÉSEAU COHÉRENCE (2008). Questionnaire participatif « duuzzaamheidsmeter »
http://www.barometredudeveloppementdurable.org/dl/le_barometre_neerlandais_VF.pdf

¹⁰⁹ Baromètre Breton du développement durable et solidaire (2009). Questionnaire,
<http://www.barometredudeveloppementdurable.org/dl/Barometre-version-integrale-v6.pdf>

¹¹⁰ Baromètre Breton du développement durable (2009). Guide d'utilisation du questionnaire
http://www.barometredudeveloppementdurable.org/dl/guide_barometre_dd.pdf

- La solidarité (29 questions) :
 - Solidarité locale ;
 - Solidarité au monde.
- L'environnement (33 questions) :
 - Les économies d'eau et d'énergie ;
 - Les énergies renouvelables ;
 - La protection du milieu naturel ;
 - La gestion des déchets ;
 - La réduction des gaz à effet de serre.
- Les citoyennetés (27 questions) :
 - La démocratie représentative (information et consultation) ;
 - La démocratie participative (concertation) ;
 - La démocratie citoyenne et développement durable (co-construction).

Les questions parfois assez longues sont accompagnées d'une explication et parfois d'exemples : dans certains cas, le questionnaire renvoie à des sites internet pour avoir plus d'information.

Les réponses des communes sont présentées dans le site internet¹¹¹ sous la forme de cartes : chaque question fait l'objet d'une carte où les communes ayant répondu OUI à la question sont identifiées. Les réponses sont aussi présentées par commune¹¹².

Le questionnaire est très complet et aborde toutes les dimensions du développement durable. La démarche associée à ce baromètre prévoit que les réponses apportées devraient permettre aux communes de faire le bilan des actions engagées et d'en identifier de nouvelles. L'outil pourrait donc à cet égard être utilisé également pour mesurer les progrès accomplis dans le temps.

1.1.7.2 Le Baromètre du développement durable en Provence Alpes Côte d'Azur (PACA)

Dans la région Provence Alpes Côte d'Azur, c'est une autre association qui a repris l'outil développé par le Réseau Cohérence. Il s'agit de l'Union Régionale Vie et Nature (URVN), un réseau d'unions et de fédérations départementales. L'adaptation du Baromètre aux spécificités de la région a été réalisée dans le cadre d'une concertation inter-associations.

Le *Baromètre du développement durable en Provence Alpes et Côte d'Azur* comporte 118 questions dont 90 sont identiques à celles du Baromètre Breton. Les différences au niveau des questions concernent surtout le thème de l'environnement ce qui reflète les caractéristiques différentes de ces régions. Les questions sont réparties suivant les quatre (4) mêmes thèmes qu'en Bretagne. Cependant, les sous-thèmes sont parfois différents (ils sont en caractère italique et surligné dans la liste ici-bas) :

- L'économie (26 questions) :
 - Achats durables ;
 - Incitation à la responsabilité sociale et environnementale des acteurs économiques ;
 - Soutien à l'économie sociale et solidaire ;
 - Politique de l'emploi et dynamisme du territoire.
- La solidarité (29 questions) - les sous-thèmes regroupent les mêmes questions avec parfois des ajouts :
 - *Habiter un territoire ensemble* ;
 - *Égalité d'accès aux services* ;

¹¹¹ Les réponses par question <http://www.barometredudeveloppementdurable.org/reponse.php>

¹¹² Les réponses par commune <http://www.barometredudeveloppementdurable.org/carte.php>

- Développement artistique et culture ;
- Aptitude d'accueil de la commune ;
- Solidarité au monde ;
- Éducation internationale.
- L'environnement (41 questions) :
 - Les économies d'eau et d'énergie ;
 - Les énergies renouvelables ;
 - La protection du milieu naturel ;
 - La gestion des déchets ;
 - La réduction des gaz à effet de serre ;
 - La gestion des risques naturels et technologiques ;
 - Les nuisances et pollutions.
- Les citoyennetés (22 questions) :
 - La démocratie représentative (information et consultation) ;
 - La démocratie participative (concertation) ;
 - La démocratie citoyenne et développement durable (co-construction).

Dans ce questionnaire, l'environnement occupe une place plus importante.

Le questionnaire a été lancé à la mi-mars 2010 et les résultats ne sont pas encore disponibles, mais ils seront comme pour le Baromètre Breton publiés en ligne.

III.1.2 Les outils d'autoévaluation associés à la Croissance intelligente

La Croissance intelligente a suscité de nombreuses publications dont il faut distinguer les publications visant à définir le mode d'emploi, comment planifier la Croissance intelligente, des publications qui proposent une autoévaluation de l'atteinte ou du respect des principes de la Croissance intelligente. Ce sont ces dernières approches qui sont d'intérêt dans ce rapport de recherche.

1.2.1 New Jersey Future

New Jersey Future¹¹³ est un organisme sans but lucratif mis sur pied en 1987 dans le but de promouvoir des politiques d'aménagement et de développement en lien avec les principes de la Croissance intelligente dans l'État du New Jersey aux États-Unis.

Depuis 2001, New Jersey Future met à disposition en ligne un ensemble¹¹⁴ d'outils d'autoévaluation à l'intention des collectivités dont certains seulement ont été développés par cette organisation, selon différents thèmes :

- *Community Design Scorecard* - un outil développé par EcoCity Cleveland qui vise à évaluer la performance de l'environnement bâti en regard des principes de la Croissance intelligente ;
- *Municipal Review Scorecard* - un outil développé par New Jersey Future qui vise à évaluer la performance des outils de planification (plans et règlements, politiques) ;
- *Pedestrian-Friendliness Scorecard* - un outil développé par Voorhees Transportation Policy Institute (Rutgers University Bloustein School of Planning) qui vise à évaluer si la collectivité est bien aménagée pour faciliter et encourager la marche ;
- *Bikeability Checklist* et *Walkability Checklist* - des outils développés par Bicycle and Pedestrian Information Center qui visent à évaluer si la collectivité est bien aménagée pour faciliter et encourager la pratique du vélo et la marche ;

¹¹³ NEW JERSEY FUTURE <http://www.njfuture.org/about-njf/>

¹¹⁴ NEW JERSEY FUTURE, Smart Growth in Your Town <http://www.njfuture.org/smart-growth-101/your-town/>

- *Development Scorecard* - un outil développé par New Jersey Future qui s'adresse à des projets immobiliers d'envergure et vise à évaluer la performance du projet eu égard aux principes de la Croissance intelligente.

Pour les fins de ce rapport de recherche, deux (2) des outils seront résumés ici-bas : le *Community Design Scorecard* et le *Municipal Review Scorecard*.

1.2.1.1 *Community Design Scorecard*

EcoCity Cleveland est un organisme sans but lucratif de l'État de l'Ohio qui est devenu en 2007 GreenCityBlueLake. Le *Community Design Scorecard*¹¹⁵ a été développé en 2002 et peut être utilisé pour évaluer des quartiers de tout type, des centres-villes, des villages et des banlieues : l'outil peut être pertinent pour évaluer la situation actuelle ou une situation projetée.

L'outil d'autoévaluation porte essentiellement sur l'aménagement physique et se compose d'un questionnaire qui comprend des questions de faits, dont la réponse est fondée sur une donnée, une action ou un fait vérifiables. Les questions offrent des choix de réponse multiples auxquels sont associés des points : l'échelle de pointage est variable selon les questions, de -50 à 50 points, de -5 à 20, de -20 à 20, de -5 à 25, etc. Cette pondération variable serait le reflet de l'importance relative de chacun des éléments et reflète le jugement des auteurs de l'outil d'autoévaluation. Les questions sont très précises et incluent souvent des normes ou des standards, tout comme les réponses proposées.

Le questionnaire comprend 47 questions réparties inégalement sous sept (7) composantes de l'aménagement dont les principaux éléments sont résumés ici-bas :

- La structure urbaine (4 questions) :
 - Quartiers favorables à la marche, mixité des usages, centre-ville, développement compact.
- Les déplacements (14 questions) :
 - Interconnexions, routes rurales, avenues efficaces, boulevards ombragés, rues principales, rues résidentielles tranquilles, ruelles pratiques, stationnement, trottoirs, arbres et transport en commun (une seule question).
- Lieux publics et civiques (5 questions) :
 - Édifices gouvernementaux, places publiques, squares, églises, écoles.
- Le commerce sympathique (« *charming commerce* ») (6 questions) :
 - Rues commerciales, bureaux de quartier, centres de divertissement, industrie locale, bâtiments importants aux intersections, cafés.
- L'habitation (5 questions) :
 - Maisons bourgeoises, bungalows, maisons jumelées ou en rangée, immeubles d'appartements.
- Des bâtiments meilleurs (« *better buildings* ») (9 questions) :
 - Entrées accueillantes, échelle humaine, vitrines, architecture soignée, balcons.
- Les paysages (3 questions) :
 - Espaces naturels protégés, accès aux plans d'eau, caractère rural préservé.

Cet outil d'autoévaluation conçu pour les questions d'aménagement physique fait peu de places aux préoccupations sociales, économiques et environnementales.

¹¹⁵ ECOCITY CLEVELAND. Community Design Scorecard
http://www.ecocitycleveland.org/smartgrowth/imageswr/commun_score.html

1.2.1.2 *Municipal Review Scorecard*¹¹⁶

Cet outil d'autoévaluation a été développé en 2001-2002 par New Jersey Future. Cet outil est présenté à la fois comme un cadre conceptuel et un outil pratique d'évaluation visant à informer la municipalité de ses progrès en matière de Croissance intelligente.

Cet outil propose un ensemble de questions qui appellent en majorité en réponse un OUI ou un NON. Chaque réponse se voit conférer un nombre de points - 1 pour le OUI, 0 pour le NON : dans le cas des questions où des choix sont offerts, le pointage maximal est de 2 points. Une complexité additionnelle est ajoutée par le système de pondération. Ainsi, une réponse qui obtient 1 point peut avoir un poids variable, de 1 à 5, pour refléter l'importance de cet élément en regard de la conformité aux principes de la Croissance intelligente. Les résultats bruts (nombre de points multiplié par le poids) sont inscrits dans un tableau et le pourcentage est calculé en regard du nombre maximal de points possibles pour un thème. Une note par thème et une note globale sont calculées.

Cet outil distingue sept (7) thèmes dont six (6) sont des principes de la Croissance intelligente et un, le profil municipal en matière de planification. Chaque thème est précédé d'un énoncé qui explique la raison d'être et la portée du thème.

Le questionnaire comporte 36 questions réparties à peu près également entre les sept (7) thèmes mais dont le poids varie :

- Le profil municipal en matière de planification (5 questions) pour un total possible de 8 points ;
- La localisation à proximité du développement existant et des infrastructures (5 questions) pour un total de 19 points ;
- La diversité du parc de logements aussi bien en termes des types de bâtiments que de la clientèle (4 questions) pour un total de 7 points ;
- La mixité des usages (4 questions) - 15 points ;
- Les choix en matière de déplacement (5 questions) - 16 points ;
- Le caractère favorable à la marche et aux interactions entre les personnes (3 questions) - 13 points ;
- La protection des espaces libres, des terres agricoles et des zones environnementales sensibles (6 questions) - 12 points ;
- Le respect du caractère de la collectivité, de son design et de ses caractéristiques patrimoniales (4 questions) - 10 points.

L'examen de la répartition des points montre que les questions de localisation et d'occupation du territoire représentent 41 points et celles associées au transport et aux déplacements, 29 points, pour un total de 70 points sur 100.

L'outil d'autoévaluation est simple à compléter et les questions sont claires et précises. Le nombre de points alloués et le système de pondération ne sont pas expliqués et cela peut rendre difficile la compréhension des résultats.

¹¹⁶ NEW JERSEY FUTURE. Municipal Review Scorecard <http://www.njfuture.org/wp-content/uploads/2011/05/planscorecard.pdf>

1.2.2 Colorado Smart Growth Scorecard¹¹⁷

En 2003, le Colorado Center for Healthy Communities en partenariat avec The Orton Family Foundation a développé cet outil d'autoévaluation en s'inspirant du *Vermont Smart Growth Scorecard* publié en 2000 et développé par le Vermont Forum on Sprawl.

Cet outil d'autoévaluation s'adresse aux élus locaux, aux développeurs, aux investisseurs, aux urbanistes et aménagistes ainsi qu'aux résidents. Il vise à faciliter la discussion quant aux choix qui s'offrent à la collectivité pour répondre aux principes de la Croissance intelligente. Il peut aussi être utilisé comme outil d'évaluation dans le cadre de la révision d'un plan d'urbanisme, par exemple. L'outil a une fonction pédagogique : il peut servir à aider les membres de la collectivité à mieux comprendre les forces et les faiblesses de leur collectivité et être le point de départ d'une discussion avec d'autres membres de la collectivité. L'outil peut aussi servir à animer des séances de travail pour évaluer l'état de la situation ou les progrès accomplis.

L'outil d'autoévaluation se présente sous la forme d'un questionnaire qui distingue 10 thèmes. Pour chacun des thèmes, l'outil propose un énoncé qui explique la raison d'être du thème, formule des suggestions sur comment s'y prendre pour répondre aux questions, inclut une image, un dessin, une photo ou un graphique et identifie des références et des sources d'information.

Les questions proposées offrent toujours trois (3) choix de réponses et le pointage varie toujours de 1 à 3 points. Un pointage par thème est calculé ainsi qu'un pointage total. L'outil propose trois (3) niveaux de résultat qui s'appliquent aussi bien à un thème qu'au pointage total : « bien engagé sur la voie de la Croissance intelligente » ; « montre des signes encourageants et est en transition vers une Croissance intelligente » ; « il faut y voir » (« *Needs your attention* »).

L'outil d'autoévaluation comprend 60 questions réparties assez également entre 10 thèmes :

- Créer une collectivité compacte (7 questions) - 21 points ;
- Favoriser une gamme de choix d'habitations (6 questions) - 18 points ;
- Offrir des choix de transport (6 questions) - 18 points ;
- Créer des collectivités favorables à la marche (5 questions) - 15 points ;
- Mettre en valeur le capital naturel (8 questions) - 24 points ;
- Favoriser la diversité de l'économie (7 questions) - 21 points ;
- Procéder à des analyses d'impact (5 questions) - 15 points ;
- Favoriser la coopération régionale (5 questions) - 15 points ;
- Contribuer au génie du lieu (6 questions) - 18 points ;
- Susciter l'engagement public (5 questions) - 15 points.

Cet outil d'autoévaluation offre une plus large panoplie de thèmes que celui du New Jersey Future. Sa facture, le libellé des questions et des réponses possibles, en font un outil facile à utiliser et à fort contenu pédagogique.

¹¹⁷ HEALTHY MOUNTAIN COMMUNITIES (2003). Colorado Smart Growth Scorecard - A Community Self-Assessment Tool
http://www.epa.gov/smartgrowth/scorecards/Colorado_Scorecard.pdf

III.1.3 Quelques commentaires

Cette revue sommaire de 11 outils d'autoévaluation montre l'importance de bien définir au départ l'objet de l'évaluation, les objectifs et l'utilisation qui sera faite des résultats.

La plupart des outils présentés ont opté pour des questionnaires simples et une approche pédagogique, des choix qui sont susceptibles de favoriser leur utilisation mais encore plus, la compréhension des résultats et leur prise en compte dans la définition de priorités ou de plans d'action.

Les systèmes ayant fait l'objet de la revue peuvent être catégorisés en deux (2) grands groupes : les outils assimilables à des systèmes de certification ou de labellisation où les réponses aux questions proposées permettent un classement établi en fonction d'un système de crédits ou de points; les outils qui sont d'abord et avant des outils d'accompagnement, qui proposent un cheminement, suggèrent des outils, proposent des solutions, bref des outils ayant un caractère plus pédagogique.

Les circonstances des municipalités diffèrent souvent considérablement : taille, population, économie, localisation, insertion dans un réseau urbain, voire l'âge même de la municipalité, de son établissement. Les outils qui reposent sur un pointage ont le mérite de paraître simples, même si certains comportent de nombreuses questions. Lorsqu'ils reposent uniquement sur des jugements de valeur ou des opinions, les résultats obtenus traduisent possiblement des biais, surtout si les résultats sont diffusés : les répondants peuvent vouloir bien paraître et choisir leurs réponses en conséquence. Lorsque les outils comportent un volet quantitatif, le problème rencontré est la disponibilité des données : les outils qui incluent des données quantitatives ont généralement opté pour des données facilement accessibles. Lorsque ces outils incluent également un système de pondération, il peut devenir difficile d'expliquer les résultats en raison de la combinaison du pointage associé à la réponse et du poids accordé à celle-ci : il peut s'en suivre des discussions sur la validité même du système de pondération.

Un système tel que celui développé par la Saskatchewan, par exemple, allie à la fois le côté perception/opinion, des faits et offre un accompagnement à la réflexion. De même, le Cadre de référence en cours de test en Europe a aussi privilégié une approche d'accompagnement, sans doute pour tenir compte de la très grande diversité non seulement des municipalités mais aussi des cadres juridiques dans lesquels elles évoluent. L'adhésion aux principes du développement durable demande un engagement à long terme et une compréhension des enjeux : des outils à caractère pédagogique qui guident le répondant et l'accompagnent dans sa recherche en proposant un questionnement, des outils d'analyse, parfois des données, des références et des exemples semblent plus appropriés pour assurer une véritable prise en charge par la collectivité.

VOLET IV – QUELQUES EXEMPLES DE DÉMARCHES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Initialement, ce mandat de recherche devait présenter des études de cas de projets immobiliers réalisés à l'échelle de quartiers ou de grands ensembles témoignant d'une approche de développement durable, principalement en Amérique du Nord : écoquartiers, quartiers reconnus LEED-ND et autres certifications similaires. Une première recherche a été effectuée en vue d'identifier des projets ayant fait l'objet d'une reconnaissance officielle par des associations municipales, des organisations à caractère professionnel ou consacrées aux questions de développement durable, ou encore par des ministères ou départements.

L'un des objectifs du ministère est de pouvoir illustrer comment des municipalités peuvent s'engager sur la voie du développement durable en présentant des réalisations concrètes. Or, pour que la *Ville de demain* puisse être une ville écoresponsable, c'est un ensemble de mesures, de stratégies, de politiques, d'interventions et de réglementations qui devront être mises en œuvre : un projet immobilier de 200 ou 300 unités de logement ou un redéveloppement commercial peuvent être qualifiés de « durables », mais ils ne constituent qu'un élément parmi d'autres et ne font pas à eux seuls la ville écoresponsable.

Une approche différente a donc été proposée et acceptée par les représentants du ministère. La portée de la recherche a été modifiée en vue de documenter non plus des projets immobiliers, mais plutôt des démarches entreprises par des municipalités canadiennes et américaines et s'inscrivant dans le cadre du développement durable. Adhérer aux principes du développement durable implique des modifications dans tous les champs de compétence des municipalités, pas seulement aux chapitres de la planification urbaine ou de l'environnement naturel. Adhérer aux principes du développement durable implique aussi des changements dans les façons de faire aux niveaux de la gestion, des opérations, de la prestation de services, et même de la reddition des comptes.

La recherche initiale a donc été élargie pour chercher à identifier des municipalités ayant entrepris des démarches de développement durable. Compte tenu du profil des municipalités québécoises dont plus de 470 ont une population de moins de 1 000 résidents, l'un des critères pour identifier des municipalités a été la taille de la population ; un autre critère a été le type de milieu : municipalité métropolitaine, de banlieue, en milieu rural ou en région ressource. Finalement, les lois et les politiques adoptées par les paliers supérieurs de gouvernement ont une influence certaine sur la manière dont les municipalités s'engagent sur la voie du développement durable, aussi bien au Canada qu'aux États-Unis : il semblait intéressant de voir au sein d'une même province ou d'un même état, comment l'approche des municipalités pouvait varier.

Au Canada, cinq (5) provinces ont été retenues et un total de 13 municipalités de taille différente ont été sélectionnées en fonction des résultats de la recherche initiale : l'Alberta (3), la Colombie-Britannique (3), le Nouveau-Brunswick (2), la Nouvelle-Écosse (2) et l'Ontario (3).

Aux États-Unis, un critère additionnel a été retenu, soit le climat. Au niveau de l'aménagement du territoire, des approches très intéressantes ont été développées et mises en place dans des états qui ne connaissent pas l'hiver, mais ces approches sont souvent difficiles à mettre en œuvre au Québec. Cinq (5) états ont été ciblés sur la base de la recherche initiale et un total de 15 municipalités de taille différente ont été identifiées: le Maine (3), le Maryland (3), l'Oregon (3), le Texas (3) - seul état faisant exception au critère du climat et choisi parce que cet État n'a pas mis en place un cadre de développement durable alors que des municipalités ont entrepris des démarches en ce sens - et le Vermont (3).

Chaque exemple vise à documenter :

- Le cadre au niveau de la province ou de l'État – les faits saillants en regard du développement durable ;
- Le contexte de la municipalité – taille, croissance, type de milieu ;

- Les principales réalisations – exercices de vision, outils de planification, outils réglementaires, dispositions fiscales et financières, plans d'action, outils d'information, de promotion et de sensibilisation, reddition des comptes associée au développement durable (indicateurs, bilans, rapports annuels), des projets immobiliers.

Les principales réalisations sont présentées sous forme de tableaux et par ordre chronologique selon chacune des dimensions du développement durable : l'environnement naturel et bâti et les systèmes de transport ; la société ; l'économie et la gouvernance.

La quasi-totalité des documents consultés sont rédigés en langue anglaise. Il a donc fallu faire des choix au plan de la traduction des termes. Le parti choisi a été d'inscrire le nom d'un document ou d'un plan en version anglaise et de proposer une traduction, lorsque nécessaire. Pour les documents de planification et d'aménagement du territoire, le parti choisi a été de proposer une traduction qui reprend une terminologie connue au Québec en se basant sur le contenu et la portée du document, plutôt qu'une traduction littérale. L'Annexe 6 présente les définitions originales et les termes choisis pour la traduction.

IV.1. Des exemples canadiens

IV.1.1 L'Alberta

La province de l'Alberta s'est récemment engagée en matière de développement durable. En 2005, un rapport du Sierra Club of Canada¹¹⁸ soulignait le désintéressement du gouvernement de l'Alberta pour les questions de développement durable alors que la forte croissance de l'économie exerçait des pressions très importantes sur les ressources, s'accompagnait d'étalement urbain et de la perte de terres agricoles de première catégorie.

En 2002, le gouvernement de l'Alberta s'était doté d'un Plan d'action pour faire face au changement climatique (« *Climate Change Action Plan* ») qui a été révisé et mis à jour en 2008¹¹⁹ : les municipalités y sont invitées à intégrer des dispositions dans leurs réglementations en matière d'urbanisme et à modifier leurs pratiques notamment en matière de consommation d'énergie. Le Municipal Climate Change Action Centre (MCCAC)¹²⁰ a été mis sur pied en 2011 pour offrir du support aux municipalités pour le développement de plans d'action pour faire face au changement climatique.

Le gouvernement de l'Alberta a entrepris en 2006 une vaste consultation portant sur le *Land Use Framework Initiative*, notamment auprès des municipalités¹²¹ : en l'absence d'administrations à l'échelle régionale, le gouvernement voulait explorer les avenues qui permettraient d'assurer la gestion des terres, des ressources et de l'environnement pour face aux pressions de la croissance.

En 2009, faisant suite notamment à ces consultations, le gouvernement de l'Alberta a adopté l'*Alberta Land Stewardship Act* qui constitue un changement majeur dans la manière de planifier et de gérer l'aménagement du territoire. Les objectifs principaux de cette loi sont :

- De donner au gouvernement les moyens d'orienter et d'exercer un leadership en définissant les objectifs économiques, environnementaux et sociaux à poursuivre pour l'Alberta ;
- De se doter des moyens de planifier pour répondre aux besoins prévisibles actuels et des générations futures des Albertains, incluant les Autochtones ;
- D'assurer la coordination des décisions relatives à l'utilisation du sol, aux espèces, aux établissements humains, aux ressources naturelles et à l'environnement ;

¹¹⁸ SIERRA CLUB OF Canada – PRAIRIE CHAPTER (2005). The Alberta Smart Growth Report

¹¹⁹ GOVERNMENT OF ALBERTA (2008). Climate Change Strategy

¹²⁰ MUNICIPAL CLIMATE CHANGE ACTION CENTRE <http://mccac.ca/>

¹²¹ GOVERNMENT OF ALBERTA (2006). Municipal Consultation on the Provincial Land Use Framework Initiative – Summary Report

- De définir le cadre législatif et les politiques permettant d'assurer un développement durable qui tienne compte et réponde aux effets cumulatifs des activités humaines et autres évènements.

En juillet 2011, le gouvernement de l'Alberta créait sept (7) régions de planification qui correspondent à des bassins versants : un premier exemple de réglementations d'un plan régional intégré a été publié en mars 2011 pour la région de Lower Athabasca¹²².

En 2009, le gouvernement de l'Alberta mettait sur pied un groupe de travail composé de représentants du ministère des Affaires municipales, de l'Alberta Association of Municipal Districts and Counties (AAMDC) et de l'Alberta Urban Municipalities Association (AUMA) en vue d'établir les conditions pour assurer des municipalités viables et durables, les services de base qu'elles devraient fournir, les outils dont elles auraient besoin pour développer leurs capacités et examiner les processus de restructuration. En juin 2010, le groupe de travail rendait public son rapport qui incluait notamment une proposition d'outil d'autoévaluation de la viabilité des municipalités¹²³. Cet outil vise l'examen de la viabilité de la municipalité en tant qu'administration municipale, et non pas la viabilité au sens de l'aménagement du territoire.

En 2010, l'Alberta comptait 414 municipalités : quatre (4) de ces municipalités ont un statut particulier car elles regroupent sous une seule administration municipale, des collectivités rurales et urbaines, une forme d'administration « régionale ». En matière de planification urbaine, selon le *Municipal Government Act*, seules les municipalités de 3 500 habitants et plus sont tenues d'adopter un plan d'urbanisme (« *municipal development plan* »)¹²⁴ : selon les données de 2010, 232 municipalités n'auraient donc pas l'obligation d'adopter un tel plan.

En 2006, L'Alberta Urban Municipalities (AUMA) a développé le « *Municipal Sustainability Plan* »¹²⁵ qui vise à aider les municipalités à développer une vision à long terme qui inclut et intègre cinq (5) dimensions du développement durable : la société, la culture, l'environnement, l'économie et la gouvernance.

Dans le cadre de l'*Entente sur le transfert des recettes tirées de la taxe fédérale sur l'essence 2005-2015*¹²⁶, les municipalités albertaines doivent s'engager à développer un Plan intégré pour la durabilité de la collectivité (PIDC)¹²⁷ ou doivent s'assurer que leurs plans existants intègrent les dimensions environnementales, culturelles, sociales et économiques. L'Alberta Urban Municipalities Association (AUMA) a aussi développé un modèle¹²⁸ pour répondre aux exigences de cette entente : l'Association souligne que ce modèle a été conçu strictement pour permettre à la municipalité de rencontrer ses obligations en relation avec le transfert de la taxe fédérale sur l'essence et n'est pas un substitut à l'approche globale de développement durable qu'elle a développée antérieurement.

Trois (3) municipalités ont été choisies pour illustrer les différentes approches en matière de développement durable : Calgary, la plus grande de toutes les municipalités albertaines ; Fort Saskatchewan et St. Albert, deux (2) villes faisant partie de la région métropolitaine de recensement d'Edmonton, la première une ville à caractère industriel, la seconde une banlieue d'Edmonton.

¹²² GOVERNMENT OF ALBERTA (2011). Proposed Lower Athabasca Integrated Regional Plan Regulations

¹²³ ALBERTA MUNICIPAL SUSTAINABLE STRATEGY WORKING GROUP (2010). Building on Strength: A Proposal for Municipal Sustainability for Alberta, Appendix C, Alberta Municipal Sustainability Self-Assessment Toolkit

¹²⁴ MUNICIPAL GOVERNMENT ACT (2000). Article 632 (1)

¹²⁵ MUNICIPAL SUSTAINABILITY PLAN <http://msp2010.auma.ca/>

¹²⁶ <http://www.infc.gc.ca/ip-pi/gtf-fte/agree-entente/agree-entente-ab-fra.html>

¹²⁷ « Plan intégré pour la durabilité de la collectivité » désigne un plan à long terme, nouveau ou existant, élaboré conjointement avec les membres de la collectivité qui lui permettront de réaliser les objectifs qu'elle s'est fixés en matière de viabilité pour différentes facettes de son identité : environnementale, culturelle, sociale et économique.

¹²⁸ AUMA (2010). Integrated Community Sustainability Plan Template http://www.auma.ca/live/digitalAssets/35/35287_ICSP_template_2010.pdf

1.1.1 Calgary

La ville de Calgary est la plus importante ville en Alberta : en 2010, elle comptait une population de 1 071 515 soit 30% de la population de l'Alberta. Depuis 2001, Calgary a connu une très forte croissance de sa population, soit une croissance de plus de 22%. En 2007, elle annexait une partie du Municipal District of Rocky View portant sa superficie de 746 km² à 848 km².

Calgary est le centre de l'industrie pétrolière et gazière canadienne et héberge les sièges sociaux de cette industrie : les services financiers, la recherche et le développement ainsi que les technologies de communications sont trois (3) autres secteurs importants de l'économie de Calgary. La ville compte quatre (4) universités : Athabaska, Mount Royal, Calgary et un campus de Lethbridge University.

La Ville de Calgary a été choisie en raison de sa longue feuille de route en matière de développement durable, ayant mis en place dès le milieu des années 1990 des politiques et des réglementations relatives à l'environnement naturel et bâti prenant appui sur les principes du développement durable. Récemment, l'une de ses initiatives importantes, *Plan It Calgary* (2007) faisant suite à *ImagineCALGARY* (2005), lui a valu d'être le lauréat du Prix des collectivités viables 2011 pour la planification et de récolter le Prix des champions écoresponsables en reconnaissance de son leadership et de son engagement exceptionnel dans la mise en œuvre de mesures de développement durable, prix décernés par la Fédération canadienne des municipalités (FCM). En 2011, la Ville de Calgary a également remporté le Prix Citi Canada d'Excellence en environnement pour les municipalités de plus de 100 000 personnes, prix décerné par l'Association canadienne des administrateurs municipaux.

Dès 1994, la Ville de Calgary a adhéré au programme des Partenaires dans la protection du climat, un programme international développé par ICLEI et géré au Canada par la FCM. La même année, elle a adopté un premier plan de gestion des milieux naturels épousant les principes du développement durable. Face à un rapide développement immobilier, Calgary s'est dotée en 1995, d'un règlement visant à encadrer la planification de ses banlieues, de manière durable (« *Sustainable Suburbs Study Bylaw* »). De 2005 à 2007, *ImagineCALGARY* a impliqué plus de 18 000 résidents dans un exercice pour définir une vision et des objectifs pour assurer un développement urbain durable pour les 100 prochaines années : la vision adoptée a guidé l'élaboration du plan d'urbanisme (2009), du plan de transport (2010) et de *Plan It Calgary* (2011), une approche de planification intégrant l'utilisation du sol et les transports.

L'adoption en 2005 d'une politique sur la reddition des comptes en fonction des dimensions du développement durable (« *triple bottom line reporting* ») est un élément majeur car elle place le respect des principes du développement durable au cœur de toutes les décisions municipales. Toute politique ou proposition formulées doit démontrer comment elle répond et respecte ces principes. L'autre élément majeur est le processus de suivi et de monitoring des progrès accomplis dans chacun des domaines sur la base d'indicateurs nombreux et documentés.

Calgary a développé des politiques ou adopté des réglementations qui concernent toutes les dimensions du développement durable . La Ville se distingue aussi par son implication de la société civile dans ses politiques et ses programmes.

CALGARY		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
ENVIRONNEMENT NATUREL		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Natural Area Management Plan</i> 	1994	<ul style="list-style-type: none"> Gestion écologique des espaces naturels Protection des espaces naturels Politiques de gestion Éducation et interprétation
<ul style="list-style-type: none"> <i>Calgary Wetland Conservation Plan</i> 	2004	<ul style="list-style-type: none"> Conservation et développement durable des milieux humides – éviter l’impact du développement sur les milieux humides Principe de la perte nette zéro Planification à l’échelle régionale – à l’échelle écologique Gestion des milieux, monitoring et recherche et développement Éducation et sensibilisation de la population
<ul style="list-style-type: none"> <i>Calgary Environmental Policy</i> <i>Calgary Environmental Action Plan</i> 	2007 2007	<ul style="list-style-type: none"> Politique environnementale de la Ville de Calgary – 3 Cs – « <i>Comply with applicable legislation; Conserve resources and prevent pollution; Continually improve our environmental performance</i> » Plan d’action de la politique environnementale qui se décline selon cinq (5) thèmes : eau, air, sol, les matériaux et la gestion des matières résiduelles, le développement durable de la collectivité
<ul style="list-style-type: none"> <i>Understanding Calgary’s Ecological Footprint</i> 	2007	<ul style="list-style-type: none"> L’un des objectifs de la Ville de Calgary est la réduction de son empreinte écologique - ce document est un guide qui explique l’empreinte, ses composantes et vise à inciter au changement des comportements
<ul style="list-style-type: none"> <i>Charting Calgary’s Low Carbon Future Outcomes</i> 	2009	<ul style="list-style-type: none"> Présentation des conclusions d’un sommet organisé par la Ville de Calgary en collaboration avec le gouvernement de l’Alberta en vue de développer des approches communes au niveau de la collectivité pour réduire les émissions de gaz à effet de serre
<ul style="list-style-type: none"> <i>Low Carbon Future Advisory Group</i> 	2009	<ul style="list-style-type: none"> Composition du groupe de travail mis sur pied par la Ville de Calgary en rapport avec ses initiatives de réduction des émissions de gaz à effet de serre
<ul style="list-style-type: none"> <i>Community Footprint Program Action Plan</i> 	2010	<ul style="list-style-type: none"> Formulaire pour les demandes de financement (maximum de 1 000\$ pour des projets soumis par des groupes ou des associations visant la réduction de la consommation d’énergie
<ul style="list-style-type: none"> <i>2010 State of the Environment Report</i> 	2011	<ul style="list-style-type: none"> Ce rapport, le quatrième à être publié, présente l’état de l’environnement en distinguant l’environnement naturel et bâti, la gestion des déchets, l’air et l’eau.

CALGARY		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
ENVIRONNEMENT BÂTI		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Sustainable Suburbs Study Bylaw</i> 	1995	<ul style="list-style-type: none"> Objectif : planifier des banlieues qui soient plus durables tant en matière de fiscalité, qu'en termes sociaux et environnementaux Politiques et directives pour le design de quartiers durables inspirées des principes de la Croissance intelligente
<ul style="list-style-type: none"> <i>Water Efficiency Plan 30-in-30, by 2033</i> 	2005	<ul style="list-style-type: none"> Réduction de la consommation de l'eau et gestion durable allant au-delà des mesures déjà mises en place (Programme de compteurs d'eau résidentiels depuis 1992 – en 2006, 79% des résidences étaient dotées d'un compteur ; programme incitatif pour le remplacement des toilettes à fort débit ; réduction des bris de conduite et des fuites) Objectif : répondre aux besoins de la population prévue en 2033 avec la même quantité d'eau puisée à même la rivière en 2003 Des stratégies qui visent les équipements et infrastructures et les comportements Des indicateurs de performance pour l'évaluation Un plan d'implantation
<ul style="list-style-type: none"> <i>Calgary Climate Change Action Plan Target ↓50</i> 	2006	<ul style="list-style-type: none"> Objectif de réduction des GES de 50% sous le niveau de 1990 pour les installations et les activités municipales, d'ici 2012 Objectif de réduction des GES de 20% sous le niveau de 2005 pour la ville (territoire), d'ici à 2020 ; 50%, d'ici 2050
<ul style="list-style-type: none"> <i>Imagine CALGARY Plan for Long Range Urban Sustainability</i> 	2007	<ul style="list-style-type: none"> Une vision et des objectifs pour les 100 prochaines années (environnement bâti et infrastructures, économie, société, gouvernance, environnement naturel) Des cibles définies pour 2016 et pour 2036
<ul style="list-style-type: none"> <i>Sustainable Design Declaration</i> <i>Sustainable Technologies Permitting Matrix</i> 	2007	<ul style="list-style-type: none"> Ces deux (2) formulaires faisaient partie d'un programme de réduction du coût des permis de développement et de construction de 2007 à 2010 visant à encourager le recours à des pratiques durables. Le premier concerne le design du site et les technologies utilisées au moment de la conception du projet. Le second précise les permis concernés pour chacune des technologies identifiées.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Municipal Development Plan</i> <i>Calgary Transportation Plan</i> <i>Guide to the Municipal Development Plan and the Calgary Transportation Plan</i> 	2009 2010	<ul style="list-style-type: none"> Ces deux plans ont été développés de manière intégrée dans le cadre de la démarche <i>Plan It Calgary</i>. Ce guide vise à permettre une meilleure compréhension des deux plans et sera mis à jour périodiquement.

CALGARY		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
SYSTÈMES DE TRANSPORT		
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Plan It Calgary - Draft - Book 1</i> 	2009	<ul style="list-style-type: none"> • Un document introduisant l'approche de planification intégrée de l'utilisation du sol et des transports - <i>Plan it Calgary</i> est la traduction formelle d'<i>ImagineCALGARY</i> sous la forme d'un plan d'urbanisme (« <i>municipal development plan</i> ») et d'un plan de transport.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>The Calgary Transportation Plan Connectivity Handbook - Draft</i> 	2010	<ul style="list-style-type: none"> • Ce guide vise à aider les développeurs à concevoir des projets qui sont conformes au nouveau plan d'urbanisme et au plan de transport en ce qui a trait à la connectivité des nouveaux développements et des aires redéveloppées. Le guide sera mis à jour périodiquement.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>2010 Interim Complete Streets Guide</i> 	2011	<ul style="list-style-type: none"> • Ce guide vise à aider les développeurs à concevoir des projets qui sont conformes au nouveau plan d'urbanisme et au plan de transport en proposant un concept de rue complète qui sera dans une phase subséquente détaillé et qui prendra la forme de normes.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Cycling Strategy Draft</i> 	2011	<ul style="list-style-type: none"> • En lien avec le <i>Calgary Transportation Plan</i>, ce plan propose une stratégie d'ensemble pour le développement du cyclisme. La stratégie propose quatre (4) objectifs : plus de cyclistes, plus d'infrastructures pour les cyclistes, plus de sécurité pour les cyclistes, améliorer la satisfaction des cyclistes. • La stratégie s'articule autour de trois (3) composantes : la planification, le design et la construction ; l'opération et l'entretien ; l'éducation et la promotion.
SOCIÉTÉ		
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Fair Calgary Policy</i> 	2006	<ul style="list-style-type: none"> • Politique sociale qui encadre l'accès et l'utilisation des services et programmes municipaux et la participation et la contribution des citoyens au processus de prise de décision
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Social Sustainability Framework - Supporting Vibrant, Healthy, Safe and Caring Communities</i> 	2009	<ul style="list-style-type: none"> • Politique cadre du développement social visant à renforcer les quartiers
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Outcomes and Indicators for Strengthening Focus Neighbourhoods</i> 	2009	<ul style="list-style-type: none"> • Ensemble des résultats et des indicateurs choisis pour mesurer l'atteinte de l'objectif d'avoir des quartiers durables en fonction de quatre (4) composantes : la cohésion sociale, l'accessibilité aux services, un environnement naturel et bâti sain et sécuritaire, le bien-être économique
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Welcoming Community Policy</i> 	2011	<ul style="list-style-type: none"> • Politique en lien avec la politique sociale qui concerne l'inclusion et la participation des immigrants à la société

CALGARY		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
ÉCONOMIE		
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Calgary Economic Development Strategy 2008-2018</i> 	2008	<ul style="list-style-type: none"> • Stratégie de développement économique liée à <i>ImagineCALGARY</i> - Trois (3) objectifs : « <i>Focus on people and community ; focus on business and enterprise ; focus on international reach</i> »
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Calgary Economic Development Strategy Implementation Update</i> 	2010	<ul style="list-style-type: none"> • Rapport d'avancement et indicateurs
GOUVERNANCE		
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Engage! Policy</i> 	2006	<ul style="list-style-type: none"> • Politique municipale qui définit : les conditions et les principes à respecter pour tout processus de consultation et d'implication des citoyens : l'un des volets de cette politique concerne la planification urbaine, incluant la formulation de politiques et l'examen de projets spécifiques.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Triple Bottom Line Policy</i> 	2005	<ul style="list-style-type: none"> • Politique adoptée par le Conseil municipal visant à intégrer les principes du développement durable dans la prise de décisions et dans toutes les actions menées par la municipalité (adoption au même moment des <i>Melbourne Principles for Sustainable Cities</i>)
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Triple Bottom Line Policy Framework</i> 	2006	<ul style="list-style-type: none"> • Politique visant à considérer les aspects sociaux, économiques, environnementaux et la Croissance intelligente dans toutes les décisions • Guide conçu pour aider à l'application de la politique intégrant l'ensemble des politiques de la Ville dont la <i>Fair Calgary Policy</i> qui définit la composante sociale
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Sustainable Environmental and Ethical Procurement Policy</i> 	2008	<ul style="list-style-type: none"> • Politique qui régit les achats de la Ville de Calgary, en termes des exigences à respecter au plan environnemental et au plan de l'éthique
PROJETS IMMOBILIERS		
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Garrison Woods</i> • <i>Garrison Green</i> 	2004 2006	<ul style="list-style-type: none"> • Garrison Woods consiste au redéveloppement d'une ancienne base militaire comprenant 1 600 unités de logement de différents types et conçu comme un quartier compact. • Garrison Green la deuxième partie du redéveloppement de la base militaire : outre quelque 1 000 unités de logement, ce redéveloppement inclut des logements pour les aînés, des logements avec assistance et des logements à prix abordable. Le Congress of The New Urbanism identifie ces projets comme des projets qui respectent les principes du Nouvel Urbanisme. http://www.clc.ca/fr/success-story/garrison-woods • http://www.clc.ca/fr/success-story/garrison-green
<ul style="list-style-type: none"> • <i>East Village Area Redevelopment Plan</i> 	2010	<ul style="list-style-type: none"> • Ce plan est un document réglementaire qui régit le redéveloppement d'un quartier défavorisé de Calgary et qui gouverne le programme d'immobilisations publiques pour ce secteur. Une grande partie du secteur est comprise dans la plaine d'inondation des rivières Bow et Elbow ce qui impose des mesures particulières au développement.

1.1.2 Fort Saskatchewan

La ville de Fort Saskatchewan est située à la limite nord-est de la ville d'Edmonton : en 2010, elle comptait une population de 18 653 habitants et son territoire comptait 48,3 km². Cette ville a connu une croissance de plus de 27% depuis 2001. Elle se démarque par une forte présence industrielle liée principalement à l'industrie chimique et est une des cinq (5) villes de la grande région d'Edmonton qui forment l'*Alberta Industrial Heartland*, une zone dédiée à l'industrie lourde et semi-lourde.

La Ville de Fort Saskatchewan a été choisie en raison de son caractère industriel et de sa situation au sein d'une région métropolitaine. De plus, en 2010, la Ville a reçu le prix du *Founder Community Award*, prix décerné par l'AUMA pour la réalisation de son *Community Sustainability Plan*.

La Ville de Fort Saskatchewan a récemment adhéré aux principes du développement durable. Elle a dans le passé mis en place des programmes tels que le compostage (1992) et le recyclage (2006) mais ne s'était pas dotée d'une vision d'ensemble jusque là. Certains des plans tels que le *Southfort Area Structure Plan* (2003), un plan d'aménagement d'un quartier de la ville, adhéraient aux principes du développement durable.

C'est l'adoption du *Community Sustainability Plan* en 2009 qui constitue le véritable engagement de la Ville sur la voie du développement durable. Ce Plan a été élaboré en suivant l'approche préconisée par l'AUMA dont il a été fait mention en introduction de cette section sur l'Alberta.

Depuis l'adoption du Plan, la Ville a entrepris un ensemble de plans qui se fondent sur les principes et les objectifs énoncés dans le *Community Sustainability Plan*.

FORT SASKATCHEWAN		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
ENVIRONNEMENT NATUREL		
<ul style="list-style-type: none"> • <i>City Compost Program</i> 	1992	<ul style="list-style-type: none"> • Tarification pour la disposition des déchets (1992) • Centre de collecte pour les matériaux recyclés • Dépôt volontaire des résidus verts au centre de collecte (1993) • Vente de compost produit au centre de collecte (1995) - 2 000 tonnes de déchets détournés des sites d'enfouissement annuellement
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Curbside Recycling Program</i> 	2006	<ul style="list-style-type: none"> • Commandite de Shell Canada pour la fourniture de plus de un millions de sacs bleus recyclables pour la collecte des matériaux recyclables (2006-2011)
ENVIRONNEMENT BÂTI		
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Recreation, Culture and Parks Master Plan</i> 	2008	<ul style="list-style-type: none"> • Plan directeur des parcs et espaces verts - Objectifs : proximité ; diversité ; consolidation des sports d'équipe ; plus grande connectivité du réseau d'espaces verts ; flexibilité pour s'adapter aux tendances futures ; coordination du développement du réseau régional d'espaces verts ; contribuer et donner vie à l'histoire de la ville • Plan directeur des équipements récréatifs et culturels - Principaux objectifs : optimiser et améliorer l'utilisation des équipements existants ; intégrer la planification des sites à la planification du développement urbain ; investir dans des bâtiments « verts » ; privilégier les équipements multifonctionnels.

FORT SASKATCHEWAN

DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
<ul style="list-style-type: none"> <i>Community Sustainability Plan - Future Fort Saskatchewan</i> 	2009	<ul style="list-style-type: none"> Plan stratégique devant encadrer le développement dans une perspective d'ensemble et selon les dimensions du développement durable. Sept (7) principes : une communauté accueillante ; une communauté avec une âme (« <i>with spirit</i> ») ; une gestion responsable de l'environnement ; une utilisation appropriée des ressources ; une économie qui s'adapte ; une communauté complète (large éventail de logements, d'emplois, de services éducatifs et récréatifs) ; une communauté conçue pour les gens. Le document identifie : les priorités, les actions à mettre en œuvre ; l'échéancier (court, moyen et long termes) ; les budgets ; les services responsables : les principes qui sont associés à chaque priorité. Chaque priorité est accompagnée d'un indicateur ainsi que d'une mesure proposée pour assurer le monitoring. Ce plan a reçu en 2010, le <i>Founder Community Award</i> remis par AUMA (<i>Alberta Urban Municipalities Association</i>).
<ul style="list-style-type: none"> <i>Downtown Area Redevelopment Plan and Design Guidelines</i> 	2009	<ul style="list-style-type: none"> Ce plan concerne le redéveloppement du centre-ville et a été développé en parallèle au <i>Community Sustainability Plan</i>. Il comprend notamment des politiques en matière de transport, de connections des réseaux piétonniers et cyclables, du stationnement, de l'aménagement paysager, des espaces verts, du développement durable, du développement économique et des arts, de la culture et des politiques sociales. Il comprend également des lignes directrices pour le design. En matière de développement durable, le plan énonce 12 politiques dont les principales incluent : plantations additionnelles d'arbres le long des voies publiques et sur les sites à développer ou redévelopper ; promotion des modes actifs de déplacements ; réduction de la consommation énergétique ; gestion innovatrice des eaux de ruissellement pour assurer la qualité des eaux qui se déversent dans la rivière North Saskatchewan ; promotion de mesures de conservation de l'eau ; favoriser les utilisations mixtes (résidence/travail) ; encourager l'utilisation de matériaux de surface perméables.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Municipal Development Plan 2010-2030</i> 	2010	<ul style="list-style-type: none"> Document d'orientation de l'aménagement du territoire (plan d'urbanisme) formulé dans le respect du <i>Community Sustainability Plan</i> Onze orientations stratégiques : <ol style="list-style-type: none"> 1. Accroître l'intensité résidentielle, créer des unités de quartiers, intensifier le centre-ville et assurer une offre adéquate pour la croissance industrielle 2. Design en fonction des personnes - mettre l'accent sur le développement à l'échelle humaine, des quartiers où l'on peut marcher et où l'on retrouve des services de proximité 3. Assurer des déplacements sécuritaires et commodes en accordant une priorité aux modes actifs et au transport en commun

FORT SASKATCHEWAN

DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
		<ol style="list-style-type: none"> 4. Offrir une gamme de logements pour répondre aux besoins de tous les résidents 5. Protéger la vallée de la rivière North Saskatchewan et ses écosystèmes et mettre en place un réseau interconnecté de parcs et d'espaces verts formels et informels 6. Utiliser les infrastructures de manière efficace et promouvoir la conservation des ressources naturelles 7. Promouvoir la sécurité, l'inclusivité et la participation et célébrer l'histoire de la ville 8. Promouvoir une économie diversifiée, le développement de l'éducation et des opportunités d'emploi, et assurer un support au développement éco-industriel 9. Favoriser la coopération régionale eu égard aux ressources partagées et promouvoir la coordination régionale du développement futur 10. Promouvoir une participation véritable et un engagement de la société civile dans les décisions et les projets de la Ville 11. Assurer la conformité de tous les plans et les politiques avec ce Plan et assurer le monitoring par le suivi d'indicateurs clés
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Low Flow Toilet Rebate Program</i> 	2011	<ul style="list-style-type: none"> • Programme de ristourne visant le remplacement des toilettes à fort débit par des toilettes à faible débit (de 50\$ à 75\$ par toilette)
SYSTÈMES DE TRANSPORT		
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Urban Transit 30-year Plan</i> 	2011	<ul style="list-style-type: none"> • Fort Saskatchewan entreprend une étude pour établir un plan directeur pour le transport en commun pour les prochains 30 ans, en relation avec le <i>Community Sustainability Plan</i>.
SOCIÉTÉ		
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Affordable Housing Strategy</i> 	2010	<ul style="list-style-type: none"> • Prenant pour appui le <i>Community Sustainability Plan</i> qui définit un objectif sur le logement abordable (20% des nouvelles unités résidentielles), le document propose six (6) stratégies dont : modifier le <i>Municipal Development Plan</i> et les règlements d'urbanisme pour favoriser une plus grande diversité du logement et l'abordabilité ; réduire les barrières réglementaires pour promouvoir des formes innovatrices de logement et accroître les densité ; examiner le potentiel de redéveloppement à des fins de logement abordable de propriétés détenues par la Ville.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Community Bus Tour</i> 	2010	<ul style="list-style-type: none"> • Résidents, anciens et nouveaux, conviés à un tour de ville gratuit pour les familiariser avec la ville, son histoire, ses services et son économie
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Community Garden Plots</i> 	2011	<ul style="list-style-type: none"> • Lots offerts en location pour des fins d'aménagement de jardins communautaires (assujettis à un bail à des coûts variant de 20 à 40\$ pour des lots de 100 p.c. à 400 p.c.) • Il s'agit d'une proposition mise de l'avant par le <i>Fort Saskatchewan Youth Environment Group</i>.

FORT SASKATCHEWAN		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Bus Pass Art Competition</i> 	2011, 2010	<ul style="list-style-type: none"> • Les étudiants du primaire et du secondaire sont invités à soumettre des dessins suivant un thème prédéfini : 12 gagnants voient leur œuvre orner la carte mensuelle de transport en commun - une initiative visant à développer un sentiment de fierté
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Neighbourhood Incentive Program</i> 	2011	<ul style="list-style-type: none"> • Les associations ou les groupes de quartier reconnus peuvent soumettre une demande d'aide financière pour des projets d'amélioration de leur quartier ou la tenu d'évènements ou d'activités (contribution maximale de 500\$) - une initiative visant à développer un sentiment de fierté et d'appartenance
ÉCONOMIE		
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Economic Development Strategic Plan 2010-2020 - Seizing Opportunities</i> 	2010	<ul style="list-style-type: none"> • Prenant appui sur le <i>Community Sustainability Plan</i>, cette stratégie de développement économique identifie les créneaux industriels à privilégier, notamment les éco-industries (le potentiel est associé à la présence des industries lourdes associées à l'exploitation des sables bitumineux). • Parmi les orientations retenues, notons : assurer la compétitivité fiscale et l'efficacité en matière de réglementation ; miser sur une approche-client dans la prestation de services municipaux ; encourager le mentorat et le développement d'incubateurs d'entreprises ; miser sur une fiscalité et un développement durables, le développement de partenariats ; assurer un monitoring des résultats pour ajuster les stratégies.
GOVERNANCE		
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Environmental Awareness Committee</i> 	1990	<ul style="list-style-type: none"> • Comité formé de volontaires représentant le public, l'industrie, la commission scolaire, l'autorité régionale en santé et le conseil municipal • Chargé de recueillir les opinions sur l'environnement, de faire des recherches, de définir des questions prioritaires et de formuler des recommandations au Conseil
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Long-Range Financial Model</i> 	2011	<ul style="list-style-type: none"> • En cours d'élaboration, la Ville entend se doter d'un plan d'immobilisations de 10 ans (une exigence de la province) auquel sera lié un plan de gestion des actifs.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Citizen Survey Linkage to Community Sustainability Plan</i> 	2011	<ul style="list-style-type: none"> • Intégration au sondage annuel sur la satisfaction des citoyens de questions visant à mesurer leur degré de connaissance du <i>Community Sustainability Plan</i> : les données recueillies serviront à l'évaluation de la performance.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Citizen Engagement Guideline</i> 	2011	<ul style="list-style-type: none"> • En cours d'élaboration, la Ville entend se doter d'un guide pour encadrer et susciter la participation et l'engagement des citoyens, en lien avec le <i>Community Sustainability Plan</i>.
PROJETS IMMOBILIERS		

1.1.3 St. Albert

La ville de St. Albert est située à la limite nord-ouest de la ville d'Edmonton : en 2010, elle comptait une population de 60 138 habitants. En 2007, le territoire de la municipalité a été agrandi par voie d'annexion d'une partie du county voisin de Sturgeon, principalement pour permettre du développement résidentiel et commercial. La superficie de la municipalité est ainsi passée de 22 à 35 km². Cette ville, incluant le territoire annexé, a connu une croissance de plus de 16% depuis 2001. Il s'agit d'une municipalité de banlieue d'Edmonton : plus de 53% de la population travaille à Edmonton.

St. Albert a été initialement choisie en raison de ses conditions urbaines, une banlieue d'une région métropolitaine, une banlieue ayant une forte croissance. De plus, les recherches documentaires initiales ont livré un important corpus d'informations sur la Croissance intelligente à St. Albert : documents de référence, sondages, consultation publique, site dédié. En 2010, St. Albert s'est distinguée en devenant la 200^{ième} municipalité canadienne à se joindre au programme des Partenaires dans la protection du climat.

Pour faire suite à l'annexion de 2007, la Ville a entrepris une révision de son plan d'urbanisme (« *Municipal Development Plan* ») qui visait à proposer pour les secteurs annexés, des orientations d'aménagement en lien avec les principes de la Croissance intelligente. Les principes mis de l'avant incluaient : la mixité des usages, le développement des quartiers en fonction des piétons ; une trame routière sous forme de grille ; une offre diversifiée d'habitation et de modes de transport ; la connectivité au sein et entre les quartiers ; l'économie d'énergie au niveau des bâtiments et de l'aménagement ; une utilisation efficace des infrastructures et du sol ; la préservation des espaces libres et des espaces naturels.

La Ville a entrepris plusieurs études et mené des consultations publiques ainsi que des sondages pour évaluer le degré d'acceptabilité des principes d'un développement durable. De manière générale, les résultats montraient une certaine ouverture aux principes de la Croissance intelligente jumelée au désir de conserver certains acquis, comme le stationnement facile.

Suite à ces consultations, l'administration a préparé des propositions pour le plan. En 2010, une série de résolutions adoptée par le Conseil ont successivement éliminé plusieurs des éléments spécifiques à la Croissance intelligente. Selon le site Web de la Ville, en avril 2010, ces résolutions ont eu pour effet de conserver le mode de développement antérieur pour les nouveaux secteurs, avec la seule exception qu'il y aurait un corridor de développement orienté en fonction du transport en commun.

“Essentially these motions, which are considered the St. Albert Model for Future Growth, result in no change to how St. Albert develops in the future, with the exception of one transit-oriented development towards the north end of St. Albert Trail.”¹²⁹

Il faut souligner qu'en Alberta, les élections municipales ont lieu aux trois (3) ans : l'initiative de Croissance intelligente lancée en 2007 a vu trois (3) conseils municipaux changer de composition, un facteur non négligeable dans l'évolution du dossier.

Cependant, si la Ville a choisi de ne pas adopter les principes de la Croissance intelligente pour l'aménagement et le développement du territoire annexé, plusieurs des documents, plans ou politiques dont elle s'est dotée prennent pour appui des principes du développement durable, tout particulièrement en environnement. Au niveau de la protection du climat, elle a franchi la seconde étape du processus ayant complété l'inventaire et les prévisions des émissions de gaz à effet de serre et s'étant fixé un objectif de réduction de 20% des émissions de gaz à effet de serre. Sa politique environnementale adoptée en 2003 et révisée en 2009 est conforme aux normes ISO 14001 pour les systèmes de gestion environnementale, une norme qu'il est rare de voir respecter par une municipalité canadienne.

¹²⁹ <http://www.stalbert.ca/future-growth-model>

ST. ALBERT

DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
ENVIRONNEMENT NATUREL		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Environmental Initiatives Grant Program</i> 	2007	<ul style="list-style-type: none"> Programme annuel de subventions destiné aux groupes et associations pour la réalisation de projets qui contribuent à l'amélioration de l'environnement Montant annuel disponible est fixé à 0,50\$ per capita
<ul style="list-style-type: none"> <i>Environmental Master Plan</i> 	2009	<ul style="list-style-type: none"> Le plan directeur de l'environnement constitue l'un des 3 plans stratégiques en appui au <i>Municipal Development Plan</i>. Le plan énonce 8 objectifs et 16 buts (ou cibles). Les objectifs sont : <ol style="list-style-type: none"> Maintenir la qualité de l'air Réduire la consommation d'énergie de sources non-renouvelables et les émissions de gaz à effet de serre Promouvoir un développement urbain durable Préserver et gérer les arbres, les parcs et les espaces naturels Réduire la production de déchets solides Réduire la contamination en améliorant la gestion des déchets dangereux Protéger et maintenir le bassin versant de la rivière Sturgeon Réduire la consommation d'eau Les buts précisent tantôt des moyens, tantôt des cibles : par exemple, réaliser une étude de la gestion du site d'enfouissement, réduire de 20% les émissions de gaz à effet de serre associées aux activités municipales.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Environmental Policy</i> 	2009	<ul style="list-style-type: none"> Cette politique encadre l'ensemble des activités de la Ville en tant que corporation. Adoptée en 2003 et conforme aux normes ISO 14001 pour les systèmes de gestion environnementale, la politique a été révisée en 2009 pour refléter le Plan directeur de l'environnement. Cinq (5) principes sont définis : <ol style="list-style-type: none"> Respecter les obligations législatives Prévenir l'émission de polluants dans l'air, l'eau ou le sol et minimiser l'utilisation des ressources Mettre en place des systèmes et procédures de gestion environnementale conçus pour prévenir ou réduire les impacts environnementaux Communiquer la politique en produisant un rapport annuel sur l'environnement Assurer une amélioration continue de la performance environnementale
ENVIRONNEMENT BÂTI		
<ul style="list-style-type: none"> <i>PAYT - Pay-As-You-Throw</i> 	1996	<ul style="list-style-type: none"> Première municipalité au Canada à avoir mis en place un système de tarif variable pour la collecte des ordures ménagères. Le tarif varie selon le nombre de sacs et/ou de poubelles.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Solid Waste Management System Review</i> 	2009	<ul style="list-style-type: none"> Une revue de l'ensemble des politiques, règlements et mesures associés à la gestion des déchets solides a été effectuée.

ST. ALBERT

DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
		<ul style="list-style-type: none"> • Les recommandations de l'administration sont : <ol style="list-style-type: none"> 1. De mettre en place un service de collecte des déchets recyclables en remplacement du système actuel de dépôt dans un centre de tri 2. De simplifier le système <i>PAYT - Pay As You Throw</i> - pour limiter le nombre d'options (2 sacs/semaine ; 1 sac par semaine ; 1 sac aux 2 semaines) 3. Implanter un service entièrement automatisé de collecte des matières recyclables et des matières organiques
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Downtown Area Redevelopment Plan</i> 	2010	<ul style="list-style-type: none"> • Ce plan encadre l'ensemble du redéveloppement du centre-ville et s'inspire des principes du Nouvel urbanisme. • Au plan environnemental, le plan prévoit la mise en place de mesures visant l'économie d'énergie et d'eau (accréditation LEED) et des toits verts.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Culture and Recreation Plans</i> 	2011 (en cours) 1999	<ul style="list-style-type: none"> • Des plans directeurs de la culture et de la récréation ont été adoptés en 1999 : la forte croissance et l'annexion d'un nouveau territoire ont imposé leur revue. • Les objectifs principaux de la révision sont : <ol style="list-style-type: none"> 1. De contribuer à la vie, à l'âme et à la vitalité de la communauté 2. De contribuer à la qualité de vie et du lieu et à l'inclusion sociale 3. De faire participer la communauté et de créer des partenariats pour favoriser le développement d'une véritable identité
SYSTÈMES DE TRANSPORT		
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Transit Long-Term Development Plan</i> 	2006	<ul style="list-style-type: none"> • Ce plan directeur pour les transports en commun inclut des orientations en matière d'immobilisations et d'opération pour le développement des transports en commun. • Parmi les objectifs de ce plan en lien avec le développement durable, on note : <ol style="list-style-type: none"> 1. L'amélioration de la mobilité à l'échelle régionale 2. L'accessibilité aux services de transport en commun (accessibilité physique) 3. L'adoption de stratégies d'utilisation du sol favorables à l'utilisation du transport en commun 4. L'amélioration de la performance environnementale du transport en commun
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Transportation Master Plan</i> 	2009, 2000	<ul style="list-style-type: none"> • Ce plan est une mise à jour du plan de 2000 pour tenir compte de l'annexion et de la forte croissance. • Ce plan est l'un des trois (3) documents en support au <i>Municipal Development Plan</i>.

ST. ALBERT

DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
		<ul style="list-style-type: none"> • Le Plan a été élaboré en tenant compte, notamment, des principes suivants adoptés par la Ville : <ol style="list-style-type: none"> 1. Améliorer et maintenir la connectivité 2. Assurer un équilibre entre la connectivité à l'échelle de la région et l'économie locale grandissante 3. S'assurer que l'offre de transport est adéquate en regard du logement abordable 4. S'assurer que les installations de transport en commun sont accueillantes, propres et sécuritaires et qu'elles intègrent la connectivité de l'information et celle des personnes (Wifi, GPS) • Le plan comprend des orientations de développement pour 10 ans incluant un programme d'immobilisations.
SOCIÉTÉ		
<ul style="list-style-type: none"> • <i>St. Albert Community Garden</i> 	2001	<ul style="list-style-type: none"> • La Ville accorde un droit d'utilisation à une association à but non lucratif - St. Albert Community Garden - à des fins d'exploitation de jardins communautaires sur un site situé dans une réserve environnementale (45 lots - 0,3 hectare). Les productions sont soit consommées par les familles ou données à des organismes.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Affordable Housing Strategy</i> 	2005	<ul style="list-style-type: none"> • La croissance rapide de la municipalité s'est accompagnée d'une offre limitée de logement abordable : la stratégie de logement abordable vise à répondre à cette problématique. • Parmi les stratégies adoptées par le Conseil, on note : <ol style="list-style-type: none"> 1. Offrir des incitatifs pour favoriser une offre de logements abordables dans le cadre des nouveaux développements 2. Acquérir des terrains pour la construction de logements abordables 3. Accroître la densité 4. Favoriser l'aménagement de logements accessoires ou parentaux 5. Encourager les formes innovatrices de logements moins coûteux (maisons usinées, <i>flex housing</i> (maisons adaptables selon le cycle de vie des habitants))
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Feasibility Study to Establish a Community Land Trust in St. Albert</i> 	2006	<ul style="list-style-type: none"> • Pour donner suite à l'une des stratégies de la politique sur le logement abordable, la Ville a entrepris une étude et entériné ses conclusions. • Il est proposé de créer un <i>Community Land Trust</i>, c'est-à-dire une association à but non lucratif dont la mission est d'acquérir des terrains qu'elle loue ensuite pour la construction de bâtiments résidentiels abordables (bail emphytéotique), ce qui limite les coûts de l'hypothèque.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Neighbourhood Matching Fund</i> 	2011	<ul style="list-style-type: none"> • Ce programme de subventions offre une contribution pouvant atteindre 10 000\$ par année à des groupes ou des associations pour la réalisation de projets d'amélioration de quartier, de développement organisationnel ou de sécurité publique. • Pour chaque \$ octroyé par la Ville, l'association doit fournir l'équivalent d'un \$ soit en argent, en services, en matériaux ou en travail bénévole.

ST. ALBERT		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
		<ul style="list-style-type: none"> Le programme vise à développer la vie de quartier et à créer un sentiment d'appartenance à la communauté.
ÉCONOMIE		
<ul style="list-style-type: none"> <i>FreeSpot Wireless Internet Service</i> 	2011	<ul style="list-style-type: none"> La Ville a mis en place un projet pilote qui assure un accès gratuit à l'Internet dans la zone du centre-ville. Les principaux buts sont : <ol style="list-style-type: none"> De stimuler le développement économique De promouvoir l'image de la ville comme centre de haute technologie
GOUVERNANCE		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Fiscal Sustainability Framework</i> 	2008	<ul style="list-style-type: none"> Ce document vise à définir les conditions qui permettront à la Ville de répondre aux besoins actuels et futurs en matière de ressources financières en fonction de niveaux de services définis (opération et immobilisations). Cette politique repose sur 7 principes : <ol style="list-style-type: none"> Alignement stratégique des ressources en rapport avec les niveaux de service Orientations définies en fonction des priorités définies par le Conseil Capacité de répondre aux changements (« <i>responsiveness</i> ») Efficiences Niveau de risque acceptable Respect des obligations législatives Planification selon des horizons temporels variés (1 an, 3 ans, 10 ans, 25 ans, et plus)
<ul style="list-style-type: none"> <i>Business Plan 2011-2013</i> 	2011	<ul style="list-style-type: none"> Ce plan d'affaires encadre les activités de l'administration : vision, mission, valeurs, objectifs et priorités définis par le Conseil. Outre les objectifs et les priorités, le document inclut des mesures de la performance. L'administration doit faire rapport mensuellement et trimestriellement sur les résultats et les progrès accomplis en regard des priorités.
PROJETS IMMOBILIERS		

IV.1.2 La Colombie-Britannique

La province de la Colombie-Britannique est l'une des provinces à l'avant-garde du développement durable au Canada. En matière d'aménagement du territoire et dans d'autres domaines, ses politiques sont souvent influencées par les courants venus du sud et notamment, par les initiatives mises de l'avant par l'État de l'Oregon. Ainsi en 1973, la Colombie-Britannique adopte une loi pour protéger les terres agricoles menacées par le développement urbain au moment où l'Oregon faisait de même : cette loi décrète une zone agricole où les activités doivent prédominer et qui représentait et représente encore aujourd'hui environ 5% du territoire de la Colombie-Britannique. En 2002, cette loi a été remplacée par l'*Agricultural Land Commission Act*, une loi qui a reconduit la plupart des dispositions de la loi antérieure et créé une commission provinciale des terres agricoles dont le mandat est triple : protéger les terres agricoles, favoriser le développement des activités agricoles et encourager les municipalités locales, les Premières Nations, les départements et les agences du gouvernement à adopter des pratiques d'utilisation du sol compatibles avec l'activité agricole.

Au plan du changement climatique, la Colombie-Britannique s'est dotée d'un plan d'action sur le climat en 2008¹³⁰ : dans ce cadre, elle a proposé aux municipalités de signer une charte (« *Climate Action Charter*¹³¹ ») qui les engage à respecter des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et notamment, d'être carboneutres au niveau de leurs activités dès 2012. Parmi les principes énoncés, cette charte favorise un développement urbain compact et complet et la réduction de la dépendance à l'automobile.

La Colombie-Britannique a aussi modifié en 2008 la *Local Government Act*¹³² pour encourager les municipalités à penser, planifier et construire « vert ». Cette modification législative impose notamment aux districts régionaux et aux municipalités de définir des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre, des politiques et des plans d'action dans le cadre de leurs documents de planification. En 2008, la province a aussi modifié le Code du bâtiment pour imposer des normes visant la réduction de la consommation d'énergie et d'eau.

L'ensemble des initiatives et des programmes associés au plan d'action sur le climat sont regroupés sur un site Web nommé LiveSmart BC¹³³. La province en collaboration avec l'*Union of British Columbia Municipalities* (UBCM) a développé un guide pour aider les municipalités à modifier leurs opérations corporatives¹³⁴ et ainsi rencontrer les objectifs du plan d'action sur le climat.

La Colombie-Britannique comptait en 2011, 160 municipalités locales et 27 districts régionaux. Les districts régionaux englobent de vastes territoires et constituent des fédérations de municipalités qui offrent à tous leurs membres ou à seulement certains, des services tels que : protection incendie, approvisionnement en eau, traitement des eaux usées, planification locale, inspection, collecte et disposition des déchets, recyclage, etc. Les districts régionaux ont le pouvoir d'adopter des stratégies régionales de croissance (« *regional growth strategies* »). En 2011, neuf (9) des 27 des districts avaient adopté de telles stratégies.

Les municipalités ont le pouvoir d'adopter des plans d'urbanisme (« *Official Community Plans* ») : ces plans prennent appui sur une vision de long terme, incluent la formulation d'une vision et d'objectifs devant guider la planification et la gestion de l'utilisation du sol.

¹³⁰ BRITISH COLUMBIA (2008). Climate Action Plan

¹³¹ British Columbia Climate Charter between the Province of British Columbia, the Union of British Columbia Municipalities and the signatory local government

¹³² BRITISH COLUMBIA (2008). *Local Government (Green Communities) Statutes Amendment Act (Bill 27)*

¹³³ <http://www.livesmartbc.ca/>

¹³⁴ BRITISH COLUMBIA, UBCM (2010). The Workbook - Helping Local Governments Understand How to be Carbon Neutral in their Corporate Operations

L'Entente sur le transfert des recettes tirées de la taxe fédérale sur l'essence a été conclue entre le gouvernement du Canada et l'UBCM qui est chargée de la gestion du programme et de la reddition des comptes. Dans ce cadre, l'UBCM a développé un guide pour aider les municipalités à se rendre conformes aux exigences de l'entente eu égard à la planification durable du développement¹³⁵.

Pour les études de cas, trois (3) villes ont été choisies de taille différente et représentant des conditions de développement diverses : Dawson Creek, une ville située dans le nord-est de la Colombie-Britannique dans une région florissante au plan économique ; Golden, une petite municipalité dans le sud de la province non loin de la frontière de l'Alberta, qui a subi les contrecoups des difficultés de l'industrie forestière et a entrepris de recycler son économie vers le tourisme et la villégiature ; Vancouver, la plus grande ville de la province, qui connaît depuis plus de 20 ans un développement important.

2.1.1 Dawson Creek

Dawson Creek est une ville qui comptait 11 094 habitants en 2006 répartis sur un territoire de près de 22 km² au nord-est de la Colombie Britannique. Elle fait partie du Peace River Regional District et est située à la jonction de quatre (4) autoroutes la reliant à Edmonton (600 km), Vancouver (1 200 km), au Yukon et à l'Alaska. Elle est littéralement née avec la construction de l'autoroute de l'Alaska au cours de la Seconde Guerre Mondiale. Dawson Creek est au cœur d'une région prospère où dominent l'agriculture et l'exploitation minière, pétrolière et gazière et les industries manufacturières et de services affiliées. Au sud-ouest de la ville se trouve le premier parc éolien à avoir été construit en Colombie-Britannique comprenant 30 éoliennes qui produisent 100 mégawatts.

Dawson Creek a été choisi en raison de l'ensemble des initiatives qu'elle a mises en place et qui lui ont valu plusieurs prix au cours des dernières années :

- *Energy Aware Award* : en 2006, ce prix décerné à la Ville par la Community Energy Association en collaboration avec la province et l'UBCM reconnaît le caractère proactif des initiatives mises en place pour assurer l'efficacité énergétique et l'utilisation d'énergie renouvelable.
- *Green City Award* : en 2007 et 2008, Dawson Creek a remporté le premier prix de cette catégorie, prix décerné par l'UBCM à titre de ville verte la plus innovatrice. Ce sont les initiatives en matière de planification énergétique à l'échelle des communautés et le développement de sources alternatives d'énergie qui ont été reconnues pour leur caractère innovateur. La Ville a aussi reçu un prix pour son site Web « *Sustainable Dawson Creek* ».
- *Community Excellence Award in Leadership and Innovation* : en 2010, la Ville s'est vue décerner par l'UBCM ce prix pour son projet d'usine de traitement des eaux usées.

En 2004, avec l'adoption d'un plan stratégique (« *Vision and Mission Statement* »), la Ville de Dawson Creek s'est engagée dans une démarche de développement durable. En 2005, prenant appui sur le cadre proposé par *The Natural Step*, la Ville a pris l'orientation d'incorporer les principes du développement durable dans toutes ses politiques et au niveau de ses opérations. La Ville a aussi souhaiter susciter un engagement similaire de la part de ses citoyens et entreprises. Elle a placé l'ensemble de ses initiatives sous le slogan « *Planning for People* ». Il faut noter que dès 2001, elle avait entrepris un plan pour assurer la qualité de l'eau et en 2002, un plan directeur d'ensemble pour les infrastructures en relation avec son plan d'urbanisme.

La Ville est l'une des premières municipalités de la Colombie-Britannique à avoir pris l'engagement d'être carboneutre d'ici à 2012 et s'est dotée d'une stratégie à cet effet.

¹³⁵ UBCM (2007). Capacity Building and Integrated Community Sustainability Planning

DAWSON CREEK

DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
ENVIRONNEMENT NATUREL		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Water Quality Assurance Plan</i> 	2001	<ul style="list-style-type: none"> Première étape du processus visant à assurer la qualité de l’approvisionnement en eau potable à long terme Cette étude concerne l’évaluation de l’ensemble du système d’approvisionnement en eau potable, incluant un plan d’immobilisations.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Energy Efficiency and Renewable Energy Improvements for New Homes</i> 	2007	<ul style="list-style-type: none"> Cette étude a été réalisée dans le cadre du plan d’action sur l’efficacité énergétique : elle examine diverses options pour réduire la consommation d’électricité et de gaz naturel pour les nouvelles résidences et l’utilisation potentielle de l’énergie solaire pour le chauffage de l’eau. L’objectif défini était que toutes les nouvelles résidences auront une cote ÉnerGuide de 80 d’ici 2010.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Kiskatinaw River Watershed Source Protection Plan</i> 	2007	<ul style="list-style-type: none"> Le bassin de la rivière Kiskatinaw est l’unique source d’alimentation en eau potable pour Dawson Creek. Ce plan constitue une autre étape du processus entrepris en 1991 avec l’adoption d’un plan de gestion intégrée du bassin de la rivière Kiskatinaw, d’un plan de gestion des ressources et de l’utilisation du sol pour le bassin (1999) et d’une évaluation environnementale du bassin de la rivière. Ce dernier plan vise notamment à identifier les risques qui menacent potentiellement l’approvisionnement sain et sécuritaire en eau potable et de proposer un plan de gestion des risques.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Water Strategy</i> 	2009	<ul style="list-style-type: none"> Cette stratégie a été élaborée en parallèle avec la révision en 2009 du plan d’urbanisme (« <i>Official Community Plan</i> ») et propose des politiques et des mesures en regard de l’émission des permis. Les cibles proposées sont en conformité avec la législation provinciale : la Ville s’engage à répondre à 50% des nouveaux besoins en eau potable par le biais de mesures de conservation de l’eau d’ici 2020. La Ville s’engage à réduire la consommation quotidienne per capita de 20% d’ici à 2020.
ENVIRONNEMENT BÂTI		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Comprehensive Environmental Development Plan – Supply and Demand Report – Draft</i> 	2002	<ul style="list-style-type: none"> Ce plan directeur des infrastructures comprend l’évaluation de l’offre et de la demande relative aux réseaux et infrastructures prenant appui sur le plan d’urbanisme.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Community Energy Planning – Municipal Operations Energy Baseline Report</i> 	2005	<ul style="list-style-type: none"> Cette évaluation de la consommation actuelle et future en énergie met l’accent sur la consommation associée aux opérations et bâtiments de la Ville. Elle constitue la première étape de l’élaboration d’un plan d’énergie communautaire.

DAWSON CREEK

DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
<ul style="list-style-type: none"> <i>Parks and Recreation Master Plan</i> 	2006	<ul style="list-style-type: none"> Ce plan directeur des parcs et de la récréation définit le cadre pour le développement des espaces et des équipements dans le but de fournir des services efficaces et équitables.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Heritage Strategy</i> 	2007	<ul style="list-style-type: none"> Cette stratégie concerne le patrimoine, non seulement le patrimoine bâti mais aussi l'héritage des personnes, leurs histoires, la mémoire collective, l'histoire naturelle, les paysages culturels et naturels. Cette stratégie comprend un plan d'action sur cinq (5) ans.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Climate Action Plan</i> 	2008	<ul style="list-style-type: none"> Ce plan d'action sur le climat propose un ensemble de mesures visant l'atteinte des objectifs de réduction des GES tant au niveau de l'administration municipale que des citoyens et entreprises.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Residential Solar Opportunities</i> 	2008	<ul style="list-style-type: none"> Cette étude de faisabilité explore le potentiel, les conditions techniques, les impacts économiques et les bénéfices environnementaux associés à la mise en place de panneaux solaires sur les toits des résidences, dans le cadre d'un programme provincial ayant pour objectif de réaliser 100 000 toits solaires d'ici 2020.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Water Conservation Measures Bylaw No. 3844</i> 	2008	<ul style="list-style-type: none"> Ce règlement encadre la consommation d'eau potable, définit les permis requis, les offenses et les amendes et vise la réduction de la consommation d'eau.
<ul style="list-style-type: none"> <i>On the Path to Carbon Neutral: Dawson Creek's Strategy</i> 	2009	<ul style="list-style-type: none"> Ce plan définit les projets à mettre en place pour respecter l'objectif de la Ville d'être carboneutre d'ici 2012.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Reclaimed Water for Industrial, Commercial, Agricultural and Oil and Gas Applications</i> 	2010	<ul style="list-style-type: none"> Cette étude examine l'opportunité d'utiliser l'eau de récupération des activités industrielles, commerciales, agricoles et de l'industrie pétrolière et gazière à des fins municipales, telles que le contrôle de la poussière et l'irrigation. L'objectif est de protéger la source d'approvisionnement en eau de la ville (une source unique) et de réduire les besoins immédiats en immobilisations.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Official Community Plan Bylaw No. 4042</i> 	2010	<ul style="list-style-type: none"> Ce plan d'urbanisme régit l'ensemble des politiques en matière d'environnement, de transport, de patrimoine, d'utilisation du sol, etc. Ce plan propose 10 objectifs en vue de faire de la ville, une ville durable, notamment : créer des communautés compactes et complètes ; développer un système de transport respectueux de l'environnement et orienté vers la réponse aux besoins de la communauté ; l'accroissement de l'efficacité énergétique et l'utilisation d'énergie renouvelable ; l'utilisation responsable et efficiente de l'eau ; la réutilisation des ressources et la diminution des déchets ; l'amélioration des espaces verts à des fins écologiques et communautaires ; l'encouragement au développement des arts et de la culture ; l'amélioration du bien-être collectif par les mesures en santé, en habitation et en éducation ; la participation citoyenne et un gouvernement responsable ; un développement économique en appui aux objectifs de la collectivité.

DAWSON CREEK		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
SYSTÈMES DE TRANSPORT		
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Green Vehicle Policy</i> 	2006	<ul style="list-style-type: none"> • Cette politique découle de l'analyse de la consommation énergétique des opérations et bâtiments de la Ville. • Cette politique régit l'acquisition et la gestion de la flotte municipale de véhicules et fixe un objectif de réduction des GES de 20% sous le niveau de 2004 d'ici à 2016.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Tool to determine life cycle costs for vehicles</i> 	2009	<ul style="list-style-type: none"> • En support à la politique relative aux véhicules verts, la Ville a développé un outil qui permet de calculer les émissions des gaz à effet de serre des véhicules et de calculer les coûts de cycle de vie selon différents scénarios relatifs au carburant. Cet outil sert à la gestion de la flotte de véhicules municipaux.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Towards and Idle-Free Zone</i> 	2007	<ul style="list-style-type: none"> • Ce document concerne les véhicules dont le moteur tourne au ralenti et expose le problème, la politique de la Ville et les bénéfices de mettre en place des mesures correctrices en relation avec les engagements de la Ville en regard de la réduction des GES.
SOCIÉTÉ		
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Community Safety Survey</i> 	2008	<ul style="list-style-type: none"> • Ce projet vise à faire de Dawson Creek une ville plus sécuritaire et est le résultat d'une initiative de la communauté qui implique les entreprises, les résidents, l'administration municipale et la police. • Ce rapport présente les résultats d'une enquête sur les différents services municipaux.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Social Plan – Final Report</i> 	2008	<ul style="list-style-type: none"> • Cette politique vise à déterminer le rôle que peut jouer la Ville de Dawson Creek pour améliorer le bien-être de ses résidents. • Cette politique propose des objectifs, notamment : de faciliter la collaboration et le partenariat, d'adopter une vision sociale (« <i>social lens</i> ») pour la planification et le développement, de contribuer à une meilleure compréhension des enjeux.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Measuring Up the North - Barrier to Access Survey Report</i> 	2009	<ul style="list-style-type: none"> • Cette enquête concerne la perception qu'ont les résidents de Dawson City du caractère inclusif et accessible de leur communauté pour des personnes présentant des déficiences, des personnes âgées, les familles avec de jeunes enfants, ainsi que l'accessibilité aux bâtiments publics, au transport, aux communications, aux réseaux de sentiers piétonniers et aux trottoirs, etc. • Cette enquête vise à mesurer les progrès accomplis dans la mise en place de mesures favorisant l'inclusivité et l'accessibilité.
ÉCONOMIE		
GOUVERNANCE		
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Vision and Mission Statement</i> 	2004	<ul style="list-style-type: none"> • Ce plan stratégique de la Ville, en tant qu'administration municipale, est l'un des premiers jalons posés dans la démarche de développement durable.

DAWSON CREEK		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
		<ul style="list-style-type: none"> Le document comprend un énoncé de vision, une mission et sept (7) principes directeurs : la confiance et l'intégrité, l'inclusivité, une économie moderne, la créativité, la santé, l'environnement et le mode de vie.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Sustainability Baseline Assessment</i> 	2007	<ul style="list-style-type: none"> Ce document propose d'établir le cadre de référence pour le développement durable et propose des orientations stratégiques et les priorités pour la planification pour assurer une utilisation efficiente des ressources, une intégration et une coordination des efforts pour toutes les dimensions du développement durable.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Green Operating Practices Policy for Municipal Buildings</i> 	2008	<ul style="list-style-type: none"> Cette étude visait à identifier les programmes de certification environnementale appropriés pour des bâtiments existants plutôt que des bâtiments neufs. L'étude se conclut par des objectifs en matière de politique municipale pour les opérations, l'entretien et la rénovation des bâtiments municipaux dans le but de contribuer à l'atteinte des objectifs de réduction des GES.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Offset Purchasing Policy Proposal</i> 	2011	<ul style="list-style-type: none"> En vue d'atteindre les objectifs fixés dans le plan d'action sur le climat, Dawson Creek devra acquérir des crédits de carbone à compter de 2012 et chaque année subséquente. Cette politique vise à encadrer ses achats en définissant les objectifs, les lignes directrices, les critères et imposant une évaluation de la politique à tous les 3 à 5 ans.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Carbon Fund Policy Proposal</i> 	2011	<ul style="list-style-type: none"> Cette proposition concerne la mise en place d'un fonds carbone pour financer des projets en vue de l'atteinte des objectifs de réduction des GES. Les critères définis concernent les objectifs du fonds, sa gestion, les critères d'évaluation des projets et de cette politique. Les secteurs prioritaires de financement sont : les projets corporatifs de réduction des GES ; les projets qui soutiennent les projets corporatifs tels que la recherche ou l'éducation ; les projets émanant de la communauté. Le montant initial du fonds est établi à 100\$ la tonne de GES émis.
PROJETS IMMOBILIERS		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Sunset Ridge – Harvest View – Sustainable Neighbourhood Plan</i> 	2008	<ul style="list-style-type: none"> Ce plan de développement d'un quartier de Dawson Creek a été intégré au plan d'urbanisme : il s'agit d'un premier plan de quartier fondé sur les principes du développement durable.

2.1.2 Golden

La ville de Golden comptait en 2006, 3 811 habitants répartis sur une superficie de 11 km². Golden fait partie du District régional de Columbia-Shuswap au sud de la province : située à l'intérieur des terres, la ville est entourée de six (6) parcs nationaux et à proximité de deux (2) parcs provinciaux. Située sur le parcours de l'autoroute Transcanadienne, cette ville a longtemps été associée à l'industrie forestière et a été particulièrement touchée par les problèmes rencontrés par cette industrie au cours de la dernière décennie ce qui a conduit à une baisse de population. La compagnie de chemin de fer CP est aussi un employeur important à Golden.

Plus récemment, la ville a connu un développement touristique associé au Kicking Horse Mountain Resort. Sa proximité de la frontière albertaine lui vaut d'attirer des résidents albertains qui y développent des résidences secondaires.

La Ville de Golden a été choisie en raison de ses caractéristiques urbaines et de son type de développement : petite municipalité confrontée à une restructuration économique, passant d'une économie fondée sur l'exploitation des ressources à une économie de services orientée vers le récréo-tourisme. En 2009, Golden a remporté le premier prix pour l'innovation et le leadership de l'UBCM pour son plan d'urbanisme fortement : les valeurs énoncées dans ce plan qui reflètent les principes du développement durable sont placées devant chaque conseiller pour s'assurer qu'ils sont pris en compte dans toutes leurs décisions. Golden évalue présentement si elle se dotera en plus de ce plan d'urbanisme ayant une portée légale, d'un plan intégré pour la durabilité de la collectivité en ligne avec l'*Entente sur le transfert de la taxe fédérale sur l'essence*.

Le nouveau virage au plan économique s'accompagne d'un nouveau statut : Golden s'est qualifiée en tant que « *resort municipality* » ce qui lui donnera accès à un programme particulier de partage des revenus mis en place par la Colombie-Britannique pour soutenir les investissements requis pour répondre aux besoins associés à la villégiature, susciter les investissements privés et contribuer au développement économique. En vue de soutenir le redéveloppement du cœur historique et de la partie sud du centre-ville, Golden s'est prévalu en 2011 du pouvoir conféré par la *Community Charter* d'offrir un programme d'exemption de taxes pour soutenir l'amélioration des bâtiments (« *Revitalization Tax Exemption Program* »).

Comme dans plusieurs autres cas étudiés, l'environnement naturel est traité au sein des documents d'urbanisme.

VILLE DE GOLDEN

DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
ENVIRONNEMENT NATUREL		
ENVIRONNEMENT BÂTI		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Official Community Plan (OCP) Bylaw</i> 	2008	<ul style="list-style-type: none"> Ce plan d'urbanisme définit l'ensemble des politiques, réglementations et orientations relatives à l'aménagement et au développement du territoire. Les principes directeurs sont étroitement associés aux principes du développement durable : <ol style="list-style-type: none"> Préserver et améliorer le caractère unique de Golden pour développer un sentiment d'appartenance en assurant une diversité de milieux de vie, en favorisant la sécurité, la préservation du patrimoine et des paysages culturels et naturels ; Collaborer à l'échelle de la région avec l'ensemble des partenaires ; Viser un développement social durable aux niveaux des services sociaux, de la protection de l'environnement, de la récréation, du loisir et de la culture, du transport durable, de la diversité culturelle ; Promouvoir un développement économique durable qui repose sur une économie saine et diversifiée incluant une offre de logement abordable, une main-d'œuvre qualifiée et diversifiée, la revitalisation des espaces commerciaux.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Zoning Bylaw Rewrite – First Reading</i> 	2010	<ul style="list-style-type: none"> Révision du règlement de zonage en lien avec le nouveau plan d'urbanisme : parmi les changements à signaler, notons les incitatifs proposés pour la réalisation de bâtiments verts et la réduction des exigences de stationnement au centre-ville
<ul style="list-style-type: none"> <i>Water Smart Ambassador</i> 	2011	<ul style="list-style-type: none"> Dans le cadre de l'initiative <i>Columbia Basin Water Smart Initiative</i>, Golden va se doter d'un Ambassadeur dont le rôle est d'éduquer les résidents et les entreprises sur les mesures de conservation de l'eau en vue d'atteindre l'objectif du programme, soit une réduction globale de la consommation d'eau de 20% d'ici 2015.
SYSTÈMES DE TRANSPORT		
SOCIÉTÉ		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Kicking House Country - Housing Needs Assessment Study</i> 	2010	<ul style="list-style-type: none"> Cette étude concerne l'évaluation des besoins en logement pour Golden: abordabilité, accessibilité, adéquation aux besoins. Elle propose des stratégies pour répondre aux enjeux identifiés.
<ul style="list-style-type: none"> <i>2011 Columbia Basin Trust Community Initiatives and Affected Areas Programs – Project Policies and Guidelines</i> 	2011	<ul style="list-style-type: none"> Formulaire pour les demandes de financement pour des projets bénéficiant aux résidents de Golden. La contribution maximale est de 5 000\$ est offerte à des organismes à but non lucratif. Les projets éligibles comprennent des initiatives pour améliorer l'environnement, pour contribuer à une meilleure compréhension des enjeux liés à l'eau, pour contribuer à la formation ou au développement de la main-d'œuvre ou encore, pour préserver des actifs de la communauté.

VILLE DE GOLDEN		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
ÉCONOMIE		
GOUVERNANCE		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Annual Report 2010</i> 	2011	<ul style="list-style-type: none"> Ce rapport annuel fait rapport sur les résultats obtenus en regard des priorités corporatives définies pour les années 2010 et 2011, notamment : la gestion de l'offre et de la demande en énergie, le transport actif et les réseaux de sentiers, la gestion de l'offre et de la demande en eau, le produit touristique et le développement du marché touristique, la revitalisation des propriétés abandonnées et le redéveloppement des friches industrielles.
PROJETS IMMOBILIERS		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Old Town Works Yard (OTWY) Feasibility Study</i> 	2011	<ul style="list-style-type: none"> Golden comprend le site d'une ancienne gare de triage qui accueillait des bâtiments pour la réparation et l'entretien des trains. Ce site a été identifié comme un site potentiel de redéveloppement et une étude est en cours pour établir les conditions de ce redéveloppement.

2.1.3 Vancouver

La ville de Vancouver comptait 578 041 habitants en 2006, répartis sur un territoire de près de 115 km². Elle est la métropole du Greater Vancouver Regional District (GVRD) où vivent près de 2,1 millions d'habitants. Elle connaît depuis 1991 un développement important en forte partie alimentée par l'immigration. En 2006, 32% de la population était composée d'immigrants et 40% de la population était d'origine asiatique : plusieurs des publications de la Ville sont disponibles en chinois et en vietnamien. La ville de Vancouver est à la frontière américaine et fait partie de la conurbation métropolitaine de quelque 5,5 millions d'habitants comprenant Metro Vancouver et la région métropolitaine de Seattle. L'économie de Vancouver est marquée par l'activité portuaire, le port de Vancouver étant le port le plus important au Canada, les industries liées aux secteurs des mines, de la forêt et de la biotechnologie, l'industrie du film et l'industrie des logiciels. La ville compte quatre (4) universités : University of British Columbia, Simon Fraser University, British Columbia Institute of Technology et Emily Carr University of Art and Design.

En matière de transport, Translink a la responsabilité pour l'ensemble de la région du Grand Vancouver du transport en commun. Translink exerce aussi un mandat au niveau du réseau routier régional et du réseau cyclable régional en relation avec les villes de la région. MetroVancouver est un autre organisme régional qui offre les services de collecte des déchets et de recyclage, d'approvisionnement en eau potable et de traitement des eaux usées.

La Ville de Vancouver a été choisie en raison de sa très longue feuille de route en matière de développement durable, de l'importance de la croissance et de la diversité de sa population. En reconnaissance de ses nombreuses initiatives, la Ville de Vancouver s'est vue décerner le « *Green City Award* », par la province en 2007 (« *Greenest Large City* ») : ce prix est remis pour la qualité de la planification et des programmes visant un développement durable.

Dès 1992, la Ville de Vancouver a entrepris un exercice de planification reposant sur une vaste consultation de plus de 20 000 citoyens sur l'avenir de Vancouver. En 1995, la Ville adoptait *CityPlan* qui sans explicitement faire référence aux principes du développement durable en est clairement inspiré. Dans *CityPlan*, la ville future qui est proposée est une ville formée de quartiers

ayant chacun leur identité ; chaque quartier est doté d'un cœur, d'un centre, offre une diversité de logements, notamment pour contrer les problèmes importants associés au coût du logement, les arts et la culture contribuent à faire de Vancouver une ville créative et les espaces publics se diversifient.

Dès 1996, la Ville a donné suite à ce plan en adoptant des politiques, des guides et des réglementations pour toutes les dimensions (environnement naturel, environnement bâti, systèmes de transport, société, économie, gouvernance et projets immobiliers).

En 2002, la Ville de Vancouver prenant appui sur la définition du développement durable adopte sa vision pour le développement qui va guider toutes ses politiques, ses pratiques et ses réglementations :

« A sustainable Vancouver is a community that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs. It is a place where people live, work, and prosper in a vibrant community of communities. In such a community sustainability is achieved through community participation and the reconciliation of short and long term economic, social, and ecological well-being. »

Plus récemment, en 2009, la Ville a lancé une nouvelle initiative, *Greenest City - Vancouver Green Capital*¹³⁶, avec comme objectif de faire de Vancouver la ville la plus verte en 2020. Une division de l'administration, le Sustainability Group, voit à l'intégration du développement durable dans toutes les sphères d'activités de la Ville notamment : la protection climatique et les bâtiments verts. Cette initiative vient s'ajouter à *Building a Better City*¹³⁷ qui concerne le développement urbain, le transport et l'énergie, et *Running a Sustainable City*¹³⁸ qui concerne les opérations de la Ville de Vancouver en tant que corporation.

VANCOUVER		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
ENVIRONNEMENT NATUREL		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Water Wise Landscape Guidelines</i> 	2009	<ul style="list-style-type: none"> Ce guide propose des approches écologiques pour l'aménagement paysager qui visent la réduction de la consommation Le guide propose des stratégies, des ressources et une liste de plantes indigènes et illustre ces propositions avec des cas concrets.
ENVIRONNEMENT BÂTI		
<ul style="list-style-type: none"> <i>The Climate Friendly City – A Community Climate Change Action Plan</i> 	2005	<ul style="list-style-type: none"> Objectif de réduction des GES de 6% sous le niveau de 1990 pour la ville (territoire, communauté), d'ici 2012 Les éléments clés du plan sont : l'engagement des citoyens, l'économie d'énergie au niveau résidentiel, l'efficacité énergétique au niveau commercial et institutionnel, des systèmes de production et de distribution d'énergie au niveau du quartier. le transport alternatif et l'efficacité de la consommation de carburant des véhicules.

¹³⁶ <http://vancouver.ca/greencapital/index.htm>

¹³⁷ <http://vancouver.ca/sustainability/building.htm>

¹³⁸ <http://vancouver.ca/sustainability/sustainable.htm>

VANCOUVER

DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
<ul style="list-style-type: none"> <i>Climate Change Progress Report</i> 	2007	<ul style="list-style-type: none"> Rapport d'évaluation des résultats relatifs à la mise en place des plans d'action sur le climat (plan corporatif et plan communautaire) : le rapport conclut que de nouvelles mesures ambitieuses devront être mises en place pour atteindre l'objectif.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Climate Change Targets</i> 	2007	<ul style="list-style-type: none"> Résolution du Conseil qui définit un objectif de réduction des GES de 33% pour l'ensemble de la ville d'ici 2020 et de 80% d'ici 2050, avec un objectif intermédiaire que tous les nouveaux bâtiments soient carboneutres d'ici 2030.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Building By-Law Amendment Report to Standing Committee on Planning and Development</i> 	2008	<ul style="list-style-type: none"> Cet amendement au règlement sur la construction fait partie des stratégies de réduction des GES. Les modifications concernent les bâtiments unifamiliaux et les bâtiments de 2 logements incluant les logements accessoires : les changements visent l'efficacité énergétique, la réduction de la consommation d'eau potable, l'amélioration de la qualité de l'air ambiant.
<ul style="list-style-type: none"> <i>EcoDensity Charter - How Density, Design, and Land Use Will Contribute to Environmental Sustainability, Affordability and Livability</i> 	2008	<ul style="list-style-type: none"> Ce document constitue une charte qui lie la Ville de Vancouver et ses citoyens actuels et futurs. La Ville y prend l'engagement de promouvoir un environnement durable, d'améliorer l'abordabilité et la qualité de vie notamment par le biais de la densité, du design et de l'utilisation du sol.
<ul style="list-style-type: none"> <i>EcoDensity – Initial Actions</i> <i>EcoDensity - Project Summary</i> 	2008 2009	<ul style="list-style-type: none"> Premier plan d'action en lien avec la Charte Premier rapport sur les résultats
<ul style="list-style-type: none"> <i>Metro Vancouver - Zero Waste Challenge</i> 	2009	<ul style="list-style-type: none"> Metro Vancouver a lancé le défi à toutes les villes dont Vancouver d'atteindre l'objectif Zéro Déchets. Le document définit les buts et identifie les stratégies, les actions et les mesures à mettre en place pour réduire la production de déchets et maximiser la réutilisation, le recyclage et la récupération de l'énergie et des matériaux.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Passive Design Toolkit for Homes</i> <i>Passive Design Toolkit for Larger Buildings</i> 	2009	<ul style="list-style-type: none"> Ces guides proposent des solutions de design passif pour les résidences et pour les bâtiments de plus grande importance en vue de réduire les émissions de GES : disposition, orientation, isolation, aménagement paysager et ventilation.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Green Home Renovation Guide</i> 	2010	<ul style="list-style-type: none"> Ce guide vise à proposer des solutions pour réaliser des rénovations résidentielles vertes. À compter de 2011, la Ville va exiger que les rénovations résidentielles respectent un design vert et se conforment aux exigences en matière d'économie d'énergie.
SYSTÈMES DE TRANSPORT		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Downtown Transportation Plan</i> 	2002	<ul style="list-style-type: none"> Ce plan propose des orientations en matière de transport pour le centre-ville jusqu'en 2021 : les objectifs du plan sont de réduire la congestion, d'améliorer la qualité de vie et de développer un système de transport durable.

VANCOUVER

DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Transportation Plan Update – A Decade of Progress (1997-2007)</i> 	2007	<ul style="list-style-type: none"> • Les priorités en matière de transport sont dans l'ordre : la marche, le cyclisme, le transport en commun, le transport des biens, les véhicules à occupant à unique.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Transportation 2040 – Fact Sheets</i> 	2011	<ul style="list-style-type: none"> • Les orientations à l'horizon 2040 visent à développer un système de transport durable : en support à l'économie, contribuant à l'amélioration de la santé et à la réduction des GES et autres émissions atmosphériques. Le plan vise également à réduire les coûts de l'utilisation de l'automobile pour les ménages et vise aussi à pouvoir faire face à des événements d'envergure ou inattendus.
SOCIÉTÉ		
<ul style="list-style-type: none"> • <i>The Food Action Plan</i> 	2003	<ul style="list-style-type: none"> • Cette stratégie s'appuie sur les principes du développement durable entérinés par le conseil et vise à protéger et assurer à long-terme l'approvisionnement alimentaire. La stratégie interpelle de nombreux acteurs de la municipalité, des écoles, des services sociaux et de santé, du secteur privé et des organismes communautaires.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Social Development Plan Update</i> 	2006	<ul style="list-style-type: none"> • La Ville a entrepris en 2005 l'élaboration d'un plan de développement social : ce rapport présente la recherche et l'engagement corporatif ainsi que les recommandations.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Culture Plan for Vancouver - Creative City – 2008-2018</i> 	2008	<ul style="list-style-type: none"> • Ce plan prévoit sur 10 ans l'ensemble des mesures à mettre en place pour développer, animer, améliorer et promouvoir les arts, la culture et la diversité culturelle. • Ce plan doit être suivi d'indicateurs de performance pour mesurer les progrès accomplis.
ÉCONOMIE		
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Vancouver's Green Economy - Working Paper #1</i> 	2010	<ul style="list-style-type: none"> • Ce document de travail explore le secteur des industries vertes et leur potentiel de développement en accord avec la <i>Greenest City Initiative</i>.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Achieving Green Goals through Low-Carbon Economic Development Zones – Working Paper #2</i> 	2010	<ul style="list-style-type: none"> • Ce document de travail explore l'intérêt de créer des zones dédiées à l'accueil des industries vertes (écodistricts, corridors verts). • Le document examine des objectifs sociaux, environnementaux et économiques et différentes mesures telles que les crédits de taxe, les sites d'incubation pour les industries vertes, la réhabilitation énergétique des bâtiments, la réglementation.
GOVERNANCE		
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Environmental Policy and Environmental Plan</i> 	1996	<ul style="list-style-type: none"> • Faisant suite au plan de 1995, la Ville s'est dotée d'une politique environnementale et d'un programme devant guider la Ville dans ses activités.

VANCOUVER		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
• <i>The Climate Friendly City – A Corporate Climate Change Action Plan</i>	2003	• Plan corporatif de réduction des GES de 20% sous le niveau de 1990 pour les installations et les activités municipales, objectif proposé pour 2010
• <i>Ethical Purchasing Policy</i>	2005	• Cette politique d'achat vise à s'assurer que les personnes qui fabriquent les produits achetés par la Ville bénéficient d'un environnement de travail sain et sécuritaire, respectueux des droits de la personne.
• <i>Supplier Code of Conduct - Corporate Procedure</i>	2005	• Ce code d'éthique pour les fournisseurs définit les standards à respecter en regard de la politique d'achat corporative.
• <i>Vancouver 2020 A Bright Green Future – An Action Plan for becoming the World's Greenest City by 2020</i>	2009	• Ce rapport définit les objectifs et des cibles à atteindre d'ici à 2020 pour l'économie verte, les communautés vertes et la santé humaine.
PROJETS IMMOBILIERS		
• <i>Southeast False Creek and Olympic Village</i>	2009	• Ce projet bien connu s'est réalisé par le redéveloppement d'une friche industrielle : mixité des usages, des revenus, infrastructure novatrice, stratégie de réduction de la consommation énergétique, bâtiments verts et accès au transport en commun.
• <i>West Point Grey Community Vision</i>	2010	• Dernier de neuf (9) projets de vision entrepris à compter de 1997, le <i>West Point Grey Community Vision</i> propose une vision pour ce secteur et identifie des stratégies : nouveaux programmes et programmes existants, partenariats, redéveloppement et initiatives de la communauté.

IV.1.3 Le Nouveau-Brunswick

La province du Nouveau-Brunswick se distingue des autres provinces canadiennes par la forte proportion des résidents qui habitent non pas dans un territoire municipal, mais bien dans un district de services locaux : en 2006, le Nouveau-Brunswick comptait 103 municipalités qui accueillaient 62,7% de la population alors que 37,3% de la population habitait des districts. Les districts de services locaux sont des administrations locales dont les membres sont nommés par le gouvernement : ces districts assument les responsabilités normalement dévolues à des municipalités. De plus, en raison de la faible taille de nombreuses municipalités, l'aménagement du territoire est confié dans plusieurs cas à des commissions d'aménagement de district qui sont responsables de la planification, du zonage et du lotissement ainsi que de l'application de la réglementation en matière de construction. Le territoire de ces districts comprend à la fois des municipalités et des districts de services locaux.

Le Nouveau-Brunswick compte également 15 Agences de développement économique communautaire : le mandat de ces agences est analogue à celui des conseils régionaux de développement que l'on connaît au Québec. Au Nouveau-Brunswick, ces Agences ont intégré les principes des « Plans intégrés pour la durabilité de la collectivité¹³⁹ » aux stratégies de croissance

¹³⁹ Ces plans sont exigés dans le cadre de l'Entente sur le transfert des recettes tirées de la taxe fédérale sur l'essence 2005-2015.

communautaire. Ces Agences regroupent et desservent à la fois des territoires municipalisés et des districts de services locaux.

Ce contexte particulier permet à la province d'assurer une plus grande cohésion en matière d'aménagement du territoire. En 2007, la *Loi sur l'urbanisme* a été amendée pour conférer un plus grand pouvoir à cet égard à la province. Ainsi, par voie de règlement provincial, une politique provinciale d'urbanisme doit être élaborée qui énonce :

- Les principes sur lesquels sont fondés l'urbanisme et l'aménagement dans la province ;
- Les buts et les priorités ;
- Les énoncés de politiques sur des questions d'intérêt provincial telles que la qualité et la quantité de l'eau, la qualité de l'air, les ressources naturelles ou autres questions afférentes au bien-être social, économique ou environnemental¹⁴⁰.

En vertu de ces modifications, un plan régional, municipal ou rural, une déclaration des perspectives ou un arrêté, ou encore un règlement adopté en vertu de cette loi doivent être conformes à la politique provinciale d'urbanisme.

En 2007, le Nouveau-Brunswick adoptait son Plan d'action sur les changements climatiques 2007-2012 qui prévoit notamment de faire participer activement les municipalités et les districts de services locaux à sa mise en œuvre. Parmi les mesures définies, le Plan prévoit la modification de la *Loi sur les municipalités* pour éliminer les obstacles à la production d'énergie verte par les municipalités ; un travail conjoint en vue de la construction d'infrastructures qui produisent le moins possible d'émissions de gaz à effet de serre, réduisent la consommation d'énergie et sont conçues pour s'adapter au changement climatique ; un travail conjoint pour l'élaboration de politiques de zonage efficaces tirant profit du design écoénergétique et l'encouragement à l'adoption des principes d'urbanisme de Croissance intelligente. À cet égard, le ministère de l'Environnement offre une formation en ligne « DEsign de COLlectivité Durable (DECOD)¹⁴¹ pour la conception de lotissements conformes aux concepts d'aménagement de collectivités durables.

En 2010, le Nouveau-Brunswick a adopté une Politique d'écologisation des bâtiments pour les nouvelles constructions et les rénovations importantes qui concerne les bâtiments publics, y compris les bâtiments municipaux. Cette Politique vise à assujettir les travaux aux respects de normes ou de standards spécifiques : elle définit les rénovations importantes comme tout projet dont le coût estimé excède 50% du coût de construction d'un nouveau bâtiment de taille et de fonction équivalentes. Les municipalités sont assujetties à cette obligation depuis le 1^{er} janvier 2011. Les exigences varient en fonction de la taille du bâtiment :

- Pour les bâtiments de 2 000 m.c. et plus : certification LEED Canada-NC Argent ;
- Pour les bâtiments de 1 000 à 2 000 m.c. : satisfaire aux exigences du Guide de haut rendement éconergétique d'Advanced Buildings, édition d'Efficacité NB ;
- Pour les bâtiments de 500 à 999 m.c. : une sélection des exigences du Guide est identifiée et les bâtiments doivent de plus satisfaire à des exigences particulières sur la gestion de l'eau, l'éclairage, le recyclage des déchets de construction et l'utilisation des matériaux à faibles émissions.

La Politique reconnaît des programmes équivalents tels que *Green Globes Design*.

Deux (2) municipalités ont été choisies pour illustrer les différentes approches en matière de développement durable : Bouctouche, une petite municipalité située sur la côte est du Nouveau-Brunswick qui en est aux premières étapes de la mise en place de politiques de développement durable et Fredericton, la capitale, qui s'est inscrit dans ce courant dès l'an 2000.

¹⁴⁰ NOUVEAU-BRUNSWICK, *Loi sur l'urbanisme*, a. 4.1

¹⁴¹ NOUVEAU-BRUNSWICK, ministère de l'Environnement <http://www.gnb.ca/0009/0136/0005/index-f.asp>

3.1.1 Bouctouche

La ville de Bouctouche est située sur la côte est du Nouveau-Brunswick. Elle comptait une population de 2 383 habitants en 2006 sur un territoire d'une superficie de 18 km². La ville de Bouctouche fait partie du district de Kent. La Commission d'aménagement du district de Kent est responsable pour ses municipalités membres de la planification et du zonage, du lotissement, de la construction et de l'information publique.

La Ville cherche à se développer comme une « Destination touristique communautaire durable ». En 2000, la Ville a mis sur pied le Projet Écotouristique de la baie de Bouctouche qui sera suivi de plusieurs réalisations dont l'aménagement d'un réseau de sentiers et de pistes cyclables, d'un marché des fermiers et l'aménagement de la marina de la Pointe du Moulin. La dune de Bouctouche a été aménagée par la compagnie J.D. Irving : nommé l'Éco-Centre Irving, la dune qui s'étend sur 12 km a été aménagée dans le but de la protéger et de la restaurer, compte tenu de l'importance du nombre des espèces que l'on y retrouve. L'Éco-Centre offre des activités éducatives.

La Ville de Bouctouche a été choisie en raison de sa taille et de son contexte de développement. Bien que son implication dans une démarche de développement durable soit récente, ses initiatives lui ont déjà valu plusieurs prix. En 2008, Bouctouche s'est classée parmi les trois finalistes du prix de la destination lors du 8^e *Global Travel and Tourism Summit* à Dubaï en reconnaissance de la mise en œuvre de son programme de gestion du tourisme durable. En 2010, la province du Nouveau Brunswick lui a remis le Prix de reconnaissance communautaire pour son Plan vert.

En 2004, la Ville de Bouctouche a mis sur pied Écovision, un programme d'écocertification des entreprises d'hébergement et de restauration financé par le Fonds en fiducie pour l'environnement du Nouveau-Brunswick. Ce programme reconnaît trois (3) niveaux de certification qui considèrent sept (7) catégories : la sensibilisation, l'aménagement du terrain, la gestion de l'eau, la gestion de la consommation et des déchets, la gestion de l'énergie, la contribution communautaire, les matériaux et les méthodes de construction.

En 2006, la Ville de Bouctouche a été la première municipalité du Nouveau-Brunswick à élaborer un Plan vert¹⁴² financé par le Fonds municipal vert qui est administré par la FCM. Ce Plan vert mentionne que tous les projets qui seront entrepris pour contribuer au développement de la municipalité se feront en respectant les principes du développement durable. La Ville encourage les promoteurs et les développeurs à faire de même.

¹⁴² Jusqu'à tout récemment, la FCM utilisait l'expression « plan vert municipal ». La nouvelle appellation est « plan de développement durable de collectivité » qui est défini comme « un plan, élaboré à la suite de consultations publiques, qui détermine une **vision** et comprend des **cibles** et des objectifs environnementaux, sociaux et économiques pour la collectivité. Le plan décrit également les stratégies à court, moyen et long terme pour atteindre ses buts et ses objectifs. De plus, il intègre tous les enjeux municipaux tels que : la consommation d'énergie, la planification de l'aménagement des quartiers et des transports, la gestion des eaux et des matières résiduelles (p.ex., un plan intégré de développement durable de collectivité [PIDDC] est un type de plan de développement durable de collectivité).

BOUCTOUCHE		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
ENVIRONNEMENT NATUREL		
ENVIRONNEMENT BÂTI		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Un Plan Vert pour la Ville de Bouctouche</i> 	2006	<ul style="list-style-type: none"> Objectifs : aider à réduire l'impact environnemental de la ville ; favoriser la protection du patrimoine naturel de la région ; et permettre à la municipalité de faire des économies, notamment par la réduction de la consommation d'énergie et la diminution des impacts sur les infrastructures municipales Le Plan vert a été mis sur pied afin de guider la gestion municipale et le développement urbain selon les principes du développement durable. Ce Plan présente des recommandations pour les secteurs clés suivant : l'aménagement urbain et les infrastructures vertes, la gestion municipale interne, la promotion des initiatives de développement durable et la participation des citoyens.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Plan d'aménagement municipal</i> 	2008	<ul style="list-style-type: none"> Ce plan fournit au Conseil municipal un cadre de référence et un outil d'aide à la décision lui permettant d'orienter le développement pour au moins les cinq prochaines années. Ce plan inclut des déclarations de principes en ce qui concerne les thèmes suivants : utilisation du sol, développement résidentiel, commercial et industriel, récréation, culture et tourisme, services et équipements communautaires, résidentiel rural, transports, services municipaux et environnement.
SYSTÈMES DE TRANSPORT		
SOCIÉTÉ		
ÉCONOMIE		
GOUVERNANCE		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Plan d'action communautaire de la Ville de Bouctouche (2009-2012)</i> 	2009	<ul style="list-style-type: none"> Plan stratégique qui définit : la vision, la mission, le mandat, les valeurs et cinq volets de développement de la Ville. Le développement durable y est omniprésent. Les cinq (5) volets sont : l'environnement et le développement durable, le développement économique et touristique, le développement culturel et patrimonial, le développement communautaire, le marketing et la communication. Le Plan inclut un plan opérationnel qui définit pour la période 2009-2012 : les projets, les actions à mettre en œuvre, les responsables, l'échéancier ainsi que des indicateurs de rendement.
PROJETS IMMOBILIERS		

3.1.2 Fredericton

La ville de Fredericton, capitale du Nouveau-Brunswick, comptait en 2006 une population de 50 535 habitants, sur un territoire d'approximativement 131 km², formant le cœur d'une agglomération de 85 688 personnes. En tant que capitale, la ville accueille le gouvernement et plusieurs ministères provinciaux. Elle se distingue par la présence de quatre (4) universités : University of New Brunswick, St. Thomas University, Yorkville University et University of Fredericton, une université virtuelle. Elle est aussi l'hôte de plusieurs centres de recherche du gouvernement fédéral, dont l'Institut de technologie de l'information du CNRC, le Centre de foresterie de l'Atlantique du Service canadien des Forêts et la station de recherche d'Agriculture et Agroalimentaire Canada.

La Ville de Fredericton a été choisie en raison de son statut de capitale au sein d'une agglomération urbaine et en reconnaissance de ses initiatives. Elle s'est vue décerner le prix de la réduction des gaz à effet de serre 2006 du Conseil canadien des ministres de l'environnement, et ses programmes Pensons vert et Commerces verts ont reçu deux médailles d'or (catégorie socioéconomique) aux prix internationaux LivCom (« *Liveable Communities* ») 2010.

Fredericton se veut résolument durable ayant adopté le slogan « Ingéniosité. Durabilité » (« *Smart. Sustainable* »). en 2007, elle a lancé le programme « Pensons vert » pour stimuler les efforts de réduction des émissions de gaz à effet de serre et pour encourager les membres de la communauté à mieux gérer l'environnement. Un microsite Web du même nom¹⁴³ est entièrement dédié aux questions de développement durable : hôtel de ville vert, communauté verte, économie verte, fonds verts. Ce microsite propose le slogan « Fredericton vers Kyoto ... ensemble ».

La Ville de Fredericton a joint le programme Partenaires dans la protection du climat (PPC) en 2000 et a complété les cinq étapes¹⁴⁴ des catégories communautaires et commerciales. Fredericton a conclu en septembre 2011 un partenariat avec ICLEI en vue de finaliser la mise en place du Bulletin sur les changements climatiques développé par la Ville pour l'Institut canadien des urbanistes. La Ville est à compléter un Cadre directeur, « Durabilité. Bien pensée », ainsi qu'une révision du Plan d'aménagement en vue d'y intégrer des orientations clé qui serviront d'objectifs pour le développement durable et feront le lien avec les autres plans de la Ville.

En 2008, la Ville de Fredericton a lancé le programme *Commerces verts* pour encourager les entreprises à prendre des mesures précises et mesurables en vue de réduire leur empreinte écologique, un programme géré par un partenariat communautaire formé de la Chambre de commerce, de Downtown Fredericton, de Business Fredericton North et de la Ville de Fredericton. En 2011, elle a lancé le programme *Certifié Pensons vert* qui s'adresse aux organismes à but non lucratif et communautaires, aux établissements d'enseignement, aux organismes gouvernementaux et aux corporations de la Couronne, aux organismes confessionnels, aux festivals, événements et foires. Ce programme volontaire permet de mesurer et de faire certifier l'engagement d'une organisation à l'égard des pratiques durables.

Il est à noter que c'est essentiellement la dimension environnementale qui a été abordée par la Ville de Fredericton jusqu'à présent, les dimensions sociales et économiques du développement durable n'étant pas aussi clairement liées aux politiques adoptées par la Ville dans ces domaines. Quant à la gouvernance, la certification ISO pour la gestion de la qualité n'est pas associée à une reddition de comptes sur le développement durable (« *triple bottom line* ») mais essentiellement à l'efficacité et l'efficience du service à la clientèle.

¹⁴³ Pensons Vert <http://www.greenmattersfredericton.com/fr/index.asp>

¹⁴⁴ Les cinq (5) étapes correspondent à des obligations : élaborer un inventaire et des prévisions des émissions de gaz à effet de serre ; établir un objectif de réduction des émissions ; établir un plan local ; mettre en œuvre un plan d'action local ou une série d'activités ; monitoring et rapport sur les résultats.

FREDERICTON		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
ENVIRONNEMENT NATUREL		
ENVIRONNEMENT BÂTI		
<ul style="list-style-type: none"> <i>First to Kyoto – Corporate Inventory & Action Plan for Greenhouse Gas Emissions Reduction</i> 	2006	<ul style="list-style-type: none"> Objectif visant une réduction des GES de 20% sous le niveau de 2000 pour les installations et les activités municipales pour 2010
<ul style="list-style-type: none"> <i>Plan d'aménagement de la Ville de Fredericton</i> 	2007	<ul style="list-style-type: none"> Plan municipal qui guidera la croissance de la ville sur les dix prochaines années Ce plan établit aussi un cadre général de planification et sert de guide au sujet d'un ensemble varié d'enjeux liés à l'utilisation du sol et à l'aménagement du territoire et intègre les principes associés au respect des engagements de Kyoto.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Recreation Master Plan draft Final Report – Executive summary</i> 	2008	<ul style="list-style-type: none"> Le document donne un plan d'ensemble des programmes, services et installations de loisirs sur une période de dix ans et plus. Ce Plan directeur des loisirs établit un cadre général pour la prise des décisions, la répartition des ressources et l'offre de services communautaires qui favorisent la santé, le mieux-être et le dynamisme à Fredericton.
SYSTÈMES DE TRANSPORT		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Trails/Bikeways Master Plan</i> 	2007	<ul style="list-style-type: none"> Objectif : concevoir un réseau convivial pour les déplacements actifs au sein de la ville, sur route et hors route (sentiers, pistes cyclables, parcs, couloirs environnementaux et de loisirs, rues désignées) Ce Plan inclut des normes de développement et un guide pour la mise en œuvre.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Strategic Plan for Transit Services – Public Information Centre</i> 	2008	<ul style="list-style-type: none"> Ce document consultatif présente une stratégie en vue d'offrir des alternatives réelles à l'automobile, un accès abordable et une amélioration de la mobilité.
SOCIÉTÉ		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Politique municipale des arts de Fredericton</i> 	2003	<ul style="list-style-type: none"> Politique municipale qui définit : des énoncés de valeurs, un énoncé de vision, des principes respectant l'intégrité des arts, des buts et des stratégies constituant une « feuille de route » pour l'avenir. Politique visant à reconnaître les collectivités urbaines en tant qu' « écosystèmes ». Les systèmes économiques, sociaux, culturels et politiques sont interdépendants et sont tous jugés essentiels à la croissance urbaine.
ÉCONOMIE		

FREDERICTON		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
GOVERNANCE		
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Certification ISO 9001 :2000 en gestion de la qualité</i> 	2004	<ul style="list-style-type: none"> • Première municipalité canadienne à obtenir la certification ISO pour l'ensemble de son administration, en 2004 : la Ville de Fredericton a renouvelé sa certification à tous les 3 ans depuis.
PROJETS IMMOBILIERS		
<ul style="list-style-type: none"> • <i>West Hills Subdivision Sustainable Development Charrette</i> 	2004	<ul style="list-style-type: none"> • La Ville de Fredericton a contribué à la tenue d'une charrette pour le développement du secteur West Hills en collaboration avec le promoteur Hills Bros. et la SCHL. Trois (3) plans directeurs ont été produits offrant des solutions pratiques et réalistes pour la mise en œuvre des stratégies de développement durable. • Hills Bros. a donné suite à certaines des recommandations, notamment l'intégration d'espaces verts et naturels au système de gestion des eaux de ruissellement.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>MartinDavis EcoHousing</i> http://www.martindavisecohousing.com/ 	2011	<ul style="list-style-type: none"> • En 2011, le prix du maire de Fredericton en environnement a été remis à l'entreprise <i>MartinDavis EcoHousing</i> pour un projet de six maisons en rangées équipées des technologies de remplacement Bosch, notamment l'énergie photovoltaïque, géothermique et solaire. Ces maisons usinées modulaires offrent le potentiel, selon les habitudes adoptées par leurs habitants, d'être zéro-énergie.

IV.1.4 La Nouvelle-Écosse

La province de la Nouvelle-Écosse comptait 55 municipalités en 2006. En matière de planification du territoire, les municipalités sont tenues d'adopter des plans d'urbanisme (« *planning documents* ») et doivent démontrer que ces plans respectent de manière raisonnable les principes énoncés dans la déclaration des intérêts provinciaux (« *Provincial Interest Statements* »). La déclaration doit aussi être prise en considération par les ministères dans les décisions qui concernent l'utilisation du sol. Cette déclaration prend appui sur les principes du développement durable.

Dans le cadre de *l'Entente sur le transfert des recettes tirées de la taxe fédérale sur l'essence*, les municipalités sont tenues de développer des Plans intégrés pour la durabilité de la collectivité. Le ministère Service Nova Scotia and Municipal Relations a préparé à cet effet un guide visant à assister les municipalités : le guide comprend le cadre de planification et des modèles¹⁴⁵.

¹⁴⁵ SERVICE NOVA SCOTIA AND MUNICIPAL RELATIONS (2007). *Integrated Community Sustainability Plans*

En 2007, la Nouvelle-Écosse a adopté une loi qui encadre l'ensemble des activités gouvernementales et privées (incluant les activités économiques) et définit des objectifs à respecter qui touchent principalement les dimensions Environnement naturel et Environnement bâti¹⁴⁶. Cette loi ne concerne que deux des dimensions du développement durable, l'environnement et l'économie.

Cette loi énonce sept (7) principes parmi lesquels on note :

- Un développement économique durable qui reconnaît la valeur économique des actifs naturels est essentiel pour assurer la prospérité à long terme ;
- L'environnement et l'économie sont des responsabilités partagées entre les différents paliers gouvernementaux, le secteur privé et la société ;
- L'environnement et l'économie doivent être gérés pour le bénéfice des générations actuelles et futures ;
- Des solutions innovatrices sont nécessaires pour que l'environnement et l'économie se renforcent mutuellement ;
- Une vision à long terme est requise tant pour la planification que pour la prise de décisions.

Outre les objectifs spécifiques pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre et autres polluants atmosphériques, parmi les objectifs inscrits dans la loi, plusieurs concernent directement les municipalités : normes pour les installations de traitement de l'eau potable et des eaux usées ; politique de perte nulle pour les milieux humides ; réduction du volume des déchets solides. Notons également l'obligation pour toute nouvelle résidence construite à compter du 1^{er} janvier 2011 devra avoir un cote ÉnerGuide minimale de 80. La province s'engage également à adopter des stratégies pour assurer la pérennité du capital naturel : forêts, mines, parcs et biodiversité.

En 2007, suite à l'adoption de cette loi, l'une des premières mesures mises en place à l'intention des municipalités a été la création du *Municipal Program*, un programme de financement de 8,5 millions de dollars de 2007 à 2010 visant trois (3) types d'initiatives :

- L'inventaire et l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre et autres polluants atmosphériques associées aux activités municipales ;
- La mise en place de mesures concrètes d'efficacité énergétique, de remplacement des sources d'énergie par des sources renouvelables ;
- La mise en place de mesures visant la réduction de la consommation d'énergie et des émissions atmosphériques qui visent les individus et les organisations communautaires.

En 2009, la province s'est dotée d'un plan d'action sur le changement climatique¹⁴⁷ et d'une stratégie de l'énergie¹⁴⁸. Le plan d'action identifie des actions spécifiques qui concernent les municipalités dont : le financement à même le transfert de la taxe fédérale sur l'essence de mesures visant à contrer les impacts du rehaussement du niveau de la mer sur l'utilisation du sol et sur la conception des usines de traitement des eaux usées et l'exigence additionnelle faite aux municipalités d'intégrer des stratégies d'adaptation au changement climatique dans le cadre des Plans intégrés de durabilité de la collectivité.

Deux (2) municipalités ont été choisies pour illustrer les différentes approches en matière de développement durable : Halifax Regional Municipality, la capitale et la plus grande ville canadienne à l'est de la ville de Québec, et New Glasgow, une petite municipalité du nord de la Nouvelle-Écosse.

¹⁴⁶ NOVA SCOTIA (2007). *Environmental Goals and Sustainable Prosperity Act*

¹⁴⁷ NOVA SCOTIA ENVIRONMENT (2009). *Toward a Greener Future - Nova Scotia's Climate Change Action Plan*

¹⁴⁸ NOUVELLE-ÉCOSSE, MINISTÈRE DE L'ÉNERGIE (2009). *Vers un avenir plus vert - Stratégie de l'énergie 2009 de la Nouvelle-Écosse*

4.1.1 Halifax Regional Municipality

Halifax Regional Municipality, malgré son nom, est une municipalité de même statut que toutes les autres en Nouvelle-Écosse : elle doit son nom à la fusion de 1996. En 2006, Halifax comptait une population de 372 679 habitants, soit un peu plus de 40% de la population totale de la province, sur un vaste territoire de 5 490 km². Il s'agit de la municipalité la plus étendue au Canada. La fusion a réuni la capitale à des municipalités de banlieue et des municipalités rurales ce qui confère aussi un caractère distinct à Halifax. Historiquement, ville où arrivait les immigrants par bateau, Halifax est une ville portuaire qui exerce une rayonnement à l'échelle de toutes les provinces de l'est du Canada, non seulement au plan économique mais aussi en matière de formation universitaire, notamment. La ville compte en effet cinq (5) universités : Dalhousie, Mount Saint Vincent, King's College, N.S.C.A.D. University (Nova Scotia College of Arts and Design) et Saint Mary's.

Halifax a été choisie en raison de sa taille, de son rôle de ville métropole de l'est canadien et de ses nombreuses initiatives en matière de développement durable. En 2005, la province a décerné le *Municipal InNOVA Award* à la Ville de Halifax pour sa stratégie environnementale durable. En 2011, la Ville de Halifax s'est classée au troisième rang, dans la catégorie des villes de taille moyenne, dans la classification des villes durables établies par le *Corporate Knights Magazine*, une publication canadienne qui milite pour un capitalisme « propre ».

C'est en 2004 que la Ville s'est engagée sur la voie du développement durable en entreprenant un processus d'analyse de sa performance corporative en termes de développement durable. Ce processus a été mené par une équipe du groupe Natural Step. Le rapport a mis de l'avant 12 recommandations et proposé trois (3) priorités corporatives : des bâtiments verts, une politique d'approvisionnement « verte » et une culture corporative « verte ». La Ville s'est dotée dans la foulée de ce rapport d'un bureau de la gestion du développement environnemental durable (« *Sustainable Environment Management Office* ») en vue de réaligner et consolider ses stratégies et politiques corporatives.

En 2006, la Ville a adopté son Plan régional, un document qui oriente la gestion de la croissance, la préservation de l'environnement, le transport et l'économie pour les prochains 25 ans. En lien avec ce plan, la Ville s'est dotée de plans sectoriels qui visent à traduire les grandes orientations qui y sont inscrites. La Ville a notamment procédé par des exercices de vision menés à l'échelle des différentes communautés avec comme objectif d'enrichir les propositions avec des concepts novateurs mais aussi en prenant appui sur les connaissances locales. Toutes les dimensions du développement durable ont été abordées dans ces exercices : région, culture, plan de transport actif, stratégie économique, engagement et implication des citoyens, immigration, par exemple.

HALIFAX REGIONAL MUNICIPALITY (HRM)		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
ENVIRONNEMENT NATUREL		
<ul style="list-style-type: none"><i>Municipal InNova Award Submission – Sustainable Environment Strategy - HRM</i>	2005	<ul style="list-style-type: none">Ce formulaire de candidature énumère les diverses initiatives qu'HRM a mises en place pour répondre aux demandes des citoyens et permettre à HRM de se conformer à sa vision corporative « <i>Healthy, Sustainable, Vibrant Community</i> »

HALIFAX REGIONAL MUNICIPALITY (HRM)

DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
<ul style="list-style-type: none"> <i>Water Resources Management Strategy</i> 	2008	<ul style="list-style-type: none"> Cette stratégie de gestion des ressources en eau respecte les principes du développement durable et de la protection de l'environnement. Les propositions visent à rencontrer les objectifs de la vision 20/20 adoptée par le conseil. Il est à noter que la majorité des propositions concernent des activités qui ne sont imposées ni par le gouvernement fédéral, ni par le gouvernement provincial.
ENVIRONNEMENT BÂTI		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Pesticides, herbicides and insecticides By-Law P-800</i> 	2003	<ul style="list-style-type: none"> Objectif : interdire l'application des pesticides sur le territoire de HRM (quelques exceptions)
<ul style="list-style-type: none"> <i>Corporate Local Action Plan to Reduce Greenhouse Gas Emissions</i> 	2005	<ul style="list-style-type: none"> Objectif de réduction des GES de 20% sous le niveau de 1997 d'ici 2012. Ce rapport recommande de modifier l'année de référence pour la remplacer par 2002.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Community Local Action Plan to Reduce Greenhouse Gas Emissions</i> 	2006	<ul style="list-style-type: none"> Objectif de réduction des GES de 20% sous le niveau de 1997 d'ici 2012. Ce rapport recommande de modifier l'année de référence pour la remplacer par 2002.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Regional Municipal Planning Strategy</i> 	2006	<ul style="list-style-type: none"> Guide pour le développement futur de HRM pour les 25 prochaines années (environnement bâti et naturel, économie, transport, communauté, infrastructure, culture et héritage). Les principes adoptés sont un développement futur durable qui préserve l'environnement tout en maintenant une économie forte.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Update on HRM Renewable Energy and Energy Efficiency Projects and Initiatives</i> 	2009	<ul style="list-style-type: none"> Mise à jour sur les initiatives mises en place par HRM pour réduire les GES (feux de circulation munis de lampes LED, géothermie, base de données de la consommation d'énergie (étalonnage), énergie éolienne, etc.)
<ul style="list-style-type: none"> <i>Community Solar Project</i> 	2011	<ul style="list-style-type: none"> Initiative visant à faire de HRM la première ville solaire au Canada, une initiative fortement supportée par les haligoniens.
SYSTÈMES DE TRANSPORT		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Active Transportation (AT) Functional Plan – 20 Year Plan</i> 	2006	<ul style="list-style-type: none"> Ce plan identifie des politiques et des normes pour un réseau de transport actif pour les zones urbaines, suburbaines et rurales, les installations sur route et hors route. Le transport actif pour HRM est défini par quatre (4) catégories : trajets vers et à partir du travail, voyages durant les heures de travail (tels que la livraison de matériaux de travail ou la participation à des réunions), déplacements vers et depuis l'école, visite chez les amis et loisirs actifs.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Facility Planning and Design Guidelines</i> 	2006	<ul style="list-style-type: none"> Plan pour assurer la mise en œuvre du Plan de transport actif qui propose des normes et conseils techniques pour le développement, l'implantation et l'entretien d'un réseau régional de transport actif.

HALIFAX REGIONAL MUNICIPALITY (HRM)

DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
<ul style="list-style-type: none"> <i>Sustainable Transportation Framework for HRM</i> 	2009	<ul style="list-style-type: none"> La Ville a tenu un atelier d'une journée, en janvier 2009, en vue de discuter des moyens à mettre en place pour faire favoriser le transport intégré et durable dans la région. Cet atelier visait aussi à susciter l'engagement des participants dans la mise en œuvre. Ce rapport servira à la révision du plan régional prévu en 2011-2012.
SOCIÉTÉ		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Immigration Action Plan</i> 	2005	<ul style="list-style-type: none"> Ce plan d'action vise à définir les stratégies spécifiques de la HRM en complément à la stratégie provinciale sur l'immigration et dans le respect des compétences fédérales. L'objectif visé est de faire de HRM une communauté accueillante où l'immigration est encouragée et facilitée.
ÉCONOMIE		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Economic Development Strategy (2011-2016)</i> 	2011	<ul style="list-style-type: none"> Cette stratégie de développement économique s'inscrit aussi en ligne avec le plan régional. Elle vise à faire de HRM un centre régional animé et attractif, à promouvoir un climat favorable aux affaires, à créer une communauté accueillante et au caractère unique, ainsi qu'à maximiser la croissance économique. La stratégie repose sur quatre (4) valeurs : le partenariat ; le développement durable signifie préserver l'environnement tout en bâtissant l'économie ; les communautés qui excellent disposent de beaucoup de capital social ; la croissance durable est bonne. Le Greater Halifax Partnership et la Halifax Chamber of Commerce feront chaque année une présentation de l'indice Halifax qui mesure les progrès accomplis.
GOVERNANCE		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Community Engagement Strategy</i> 	2008	<ul style="list-style-type: none"> Cette stratégie vise l'engagement et la participation des citoyens et gouverne l'ensemble des activités d'information, de consultation et d'engagement de la Ville associées au développement et à la mise en place de ses programmes et services. Même si cette stratégie ne fait pas explicitement référence aux principes du développement durable, plusieurs des principes formulés y sont clairement liés : processus simple, respectueux, en temps approprié et efficient ; prise en compte et élimination des barrières à la participation pour respecter la diversité, l'inclusion et assurer une participation équilibrée. Cette stratégie comprend 10 principes, cinq (5) stratégies et un plan d'action incluant l'évaluation de la performance.

HALIFAX REGIONAL MUNICIPALITY (HRM)		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
<ul style="list-style-type: none"> <i>Corporate Sustainability Analysis</i> 	2010	<ul style="list-style-type: none"> Ce document constitue une mise à jour du rapport effectué en 2004 par The Natural Step. Aux trois (3) priorités identifiées alors (bâtiments verts, politique d’approvisionnement « verte » et culture corporative « verte »), le rapport propose l’ajout de trois (3) nouvelles priorités : des communications externes « vertes », une planification « verte » et des transports « verts ». Cette révision a été menée à la fois par le personnel des différents services et par le Conseil et comprend également une évaluation des progrès accomplis.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Corporate Plan 2011-12 - Draft</i> 	2011	<ul style="list-style-type: none"> Ce plan corporatif définit les priorités du Conseil au cours de son mandat en vue de réaliser la vision à long terme. Ce plan provisoire identifie six (6) priorités, à savoir : des communautés sécuritaires, inclusives et accueillantes ; une diversité de milieux de vie ; des communautés bien planifiées et engagées ; la prospérité économique ; un environnement propre et sain ; des réseaux de transport abordables et intégrés.
PROJETS IMMOBILIERS		

4.1.2 New Glasgow

La ville de New Glasgow est située à 2 heures de route d’Halifax, à proximité de la Transcanadienne, dans la partie nord de la Nouvelle-Écosse, en bordure de l’East River. En 2006, la ville comptait une population de 9 455 habitants et occupait une superficie approximative de 10 km². New Glasgow est le centre commercial du comté de Pictou composé de six (6) municipalités regroupant une population de 46 513 habitants. Le comté de Pictou a connu une baisse de population depuis 2001 et sa population est vieillissante : la part des personnes âgées de plus de 65 ans y est supérieure à celle de l’ensemble de la province. Le comté se distingue par une importante présence manufacturière et des services aux entreprises : le secteur du tourisme y est en croissance.

En matière de planification du territoire et de développement économique, c’est le comté de Pictou qui assume ces responsabilités, les municipalités composantes étant appelées à mettre en œuvre les orientations de ces plans. Ainsi, en 2009, quatre (4) des six (6) municipalités du comté ont adopté le *Sustainable Pictou County ICSP* (« *Integrated Community Sustainability Plan* ») et l’ensemble des municipalités ont adopté le *Pictou County Economic Development Strategy*, en 2010.

La Ville de New Glasgow a été choisie en raison de son contexte urbain et de développement. Elle se distingue parmi les municipalités du comté par les initiatives qu’elle a mises en œuvre dès 1998 où elle a joint le programme Partenaires dans la protection du climat, dans le but de réduire les émissions de gaz à effet de serre et lutter contre les changements climatiques. La Ville a renouvelé son engagement envers le programme en 2006 et complète présentement la cinquième et dernière étape de ce processus.

En 2010, la Ville de New Glasgow a complété la révision de sa stratégie municipale de planification (« *Municipal Planning Strategy* ») en vue de respecter une approche de développement durable et en fonction du Plan adopté par le comté de Pictou. Les cinq (5) principes qui guident la stratégie sont : un engagement à assurer un leadership progressiste ; un engagement à assurer la reddition de comptes, l'accessibilité et la communication ; la stabilité financière ; la création d'un sentiment fort d'appartenance à la communauté (« *strong sense of Community* ») ; la reconnaissance et la célébration de la diversité ; la préparation et l'adaptation aux changements.

Le rapport annuel *Town of New Glasgow, Building a Sustainable Community*, confirme l'engagement du conseil municipal à développer une collectivité viable pour un avenir prospère. Les principaux axes d'intervention sont : la revitalisation du centre-ville, le développement commercial et touristique, l'amélioration des communications.

NEW GLASGOW		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
ENVIRONNEMENT NATUREL		
ENVIRONNEMENT BÂTI		
<ul style="list-style-type: none"> <i>The Town of New Glasgow's Energy Sustainability and Local Action Plan 2007 to 2013</i> 	2007	<ul style="list-style-type: none"> New Glasgow est membre de l'International Council for Local Environmental Initiatives (ICLEI) Objectif de réduction des GES de 6% sous les niveaux de 2003, pour la collectivité et de 10% pour les activités municipales, d'ici 2013 Objectif combiné de réduction des GES de 20% sous le niveau de 1993
<ul style="list-style-type: none"> <i>Sustainable Pictou County - Integrated Community Sustainability Plan (ICSP)</i> 	2009	<ul style="list-style-type: none"> Plan de viabilité s'appliquant à 4 des 6 municipalités du comté pour soutenir et améliorer ces municipalités, grâce au développement de l'économie, de la culture et des activités sociales et environnementales Ce plan aborde 10 enjeux du développement durable dont : l'efficacité énergétique, la qualité de l'air, la gestion de l'eau, les ressources naturelles, le transport, les déchets solides, la protection de la biodiversité et des habitats, le traitement des eaux usées et l'adaptation au changement climatique.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Municipal Planning Strategy</i> 	2010	<ul style="list-style-type: none"> Cette stratégie municipale concerne la planification du territoire et est en étroite relation avec le <i>Sustainable Pictou County ICSP</i>. La stratégie concerne neuf (9) volets : l'infrastructure municipale et l'efficacité énergétique, le transport, le patrimoine, le développement résidentiel, commercial et industriel, les aires de redéveloppement, le développement institutionnel et les considérations environnementales. Les stratégies définies sont mises en œuvre au niveau du plan et du règlement afférents à l'utilisation du sol, du règlement de lotissement et du règlement relatif aux critères auxquels sont assujettis les ententes de développement.
SYSTÈMES DE TRANSPORT		

NEW GLASGOW		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
SOCIÉTÉ		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Communities in Bloom</i> 	2003 2010	<ul style="list-style-type: none"> Programme national auquel participe New Glasgow qui favorise la responsabilité environnementale et l'embellissement grâce à la participation de la communauté. New Glasgow a été choisie à l'échelle nationale dans toutes les catégories de participants et a obtenu un prix spécial pour ses réalisations exceptionnelles dans les espaces verts privés et publics.
ÉCONOMIE		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Downtown revitalization – Recreating the Experience – a 20-year Revitalization Plan and a 10-year Short Term Plan</i> 	2009	<ul style="list-style-type: none"> Ce document décrit la vision stratégique requise pour créer et promouvoir le centre-ville comme le point pivot dans la communauté par le biais du renouvellement de l'infrastructure, du développement économique communautaire, de la circulation, des améliorations des espaces publics et des communications.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Pictou County Economic Development Strategy (stratégie développée par la Pictou County Regional Development Agency)</i> 	2010	<ul style="list-style-type: none"> Cette stratégie de développement économique qui s'inscrit en ligne avec l'ICSP constitue le document de référence pour les six (6) municipalités du comté. Parmi les sept (7) stratégies, l'une d'elle vise le développement de l'économie dite créative et mise entre autres, sur la promotion d'un environnement durable et l'accroissement de la connectivité.
GOVERNANCE		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Community Development Plan</i> 	2010	<ul style="list-style-type: none"> Ce plan définit les orientations relatives aux services à livrer par la Ville en vue d'atteindre les objectifs de la stratégie de planification municipale et de la stratégie de développement économique du comté de Pictou. Les orientations, les actions, les ressources, les résultats attendus et les indicateurs de performance sont définis pour neuf (9) secteurs d'activités municipales : le développement communautaire et touristique ; le développement économique ; les services des sports, de la récréation et des loisirs ; les équipements communautaires et de récréation, les parcs, les sentiers et les terrains de sport ; les festivals et les événements ; la santé, la sécurité et le bien-être ; les arts, la culture et le développement patrimonial ; la planification du territoire et le marketing et les communications, un volet transversal du plan.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Governance Organizational Study</i> 	2011	<ul style="list-style-type: none"> Objectif : Réaliser une analyse complète des activités municipales existantes pour chaque municipalité du comté de Pictou. Ces activités incluent les matières résiduelles, les eaux potables et usées, la voirie, les services de police et de pompiers ainsi qu'un examen complet de la viabilité financière
PROJETS IMMOBILIERS		

IV.1.5 L'Ontario

La province de l'Ontario comptait 444 municipalités en 2011. En matière de planification du territoire, un changement important a été apporté à la *Loi sur l'aménagement du territoire* en 2005 exigeant désormais que les décisions relatives aux questions d'aménagement soient conformes à la Déclaration de principes provinciale : jusque là, les municipalités étaient tenues de prendre en considération cette déclaration mais la conformité stricte n'était pas exigée. La Déclaration de principes provinciale de 2005 adhère aux principes du développement durable et vise des collectivités fortes, un environnement propre et sain et une économie vigoureuse. Elle pose que la prospérité, la santé de l'environnement et le bien-être collectif à long terme doivent passer avant les considérations de court terme. La Déclaration définit des politiques sous trois (3) volets : la gestion efficiente de l'aménagement et de l'utilisation du sol incluant les systèmes de transport, l'utilisation et la gestion judicieuses des ressources et la protection de la santé et de la sécurité publiques.

La *Loi sur l'aménagement* a de nouveau été amendée en 2007 pour doter les municipalités de nouveaux outils : les municipalités peuvent utiliser la réglementation du plan d'implantation ou le système de délivrance de permis d'exploitation pour exiger des constructions de conception durable qui favorisent la conservation de l'eau, l'efficacité énergétique, les options de transport durables et l'amélioration de la qualité de l'eau et de l'air.

La *Loi sur le développement des technologies de l'eau et la conservation* adoptée en 2010 obligera, par voie de règlement, les municipalités à créer un plan de viabilité de l'eau comprenant des plans de conservation ainsi qu'un plan d'évaluation et de gestion des risques qui tiennent compte des conséquences du changement climatique sur les ressources en eau.

En 2005, l'Ontario a adopté une Stratégie de la biodiversité¹⁴⁹ qui fait appel notamment aux municipalités pour protéger les espaces sensibles et les espèces menacées. Le ministère des Ressources naturelles a également créé un outil pour aider les municipalités à concevoir des systèmes de patrimoine naturel dans l'optique de maintenir la connectivité des entités naturelles pour contribuer à préserver la biodiversité.

En 2005, l'Ontario a créé la Ceinture de verdure par voie législative¹⁵⁰, une région qui englobe la région élargie du Golden Horseshoe incluant notamment l'escarpement du Niagara et qui compte 44 460 km² de terres agricoles exploitées : cinq (5) objectifs étaient poursuivis soit la protection de l'agriculture, la protection de l'environnement, la culture, la récréation et le tourisme, une économie rurale forte, une approche durable pour la gestion des infrastructures et des ressources naturelles. En 2006, l'Ontario adoptait le Plan de la croissance¹⁵¹ qui propose une vision de développement à l'horizon 2031 et prend appui sur les principes de la Croissance intelligente.

L'Ontario a adopté en 2011 une Stratégie d'adaptation et un plan d'action¹⁵² pour faire face au changement climatique qui inclut des mesures qui s'adressent aux municipalités. La province a aussi adopté une Stratégie de durabilité dans le domaine du transport¹⁵³. Notons que depuis 2004, le gouvernement de l'Ontario consacre deux cents par litre de la taxe provinciale sur l'essence pour le financement de l'amélioration et de l'expansion des infrastructures et des équipements de transport en commun dans les municipalités : le montant est versé aux municipalités selon une formule qui combine la part de la population et le nombre d'utilisateurs du transport en commun.

¹⁴⁹ ONTARIO, ministère des Richesses naturelles (2005). Stratégie de la biodiversité de l'Ontario - Protéger la biodiversité pour assurer l'avenir

¹⁵⁰ ONTARIO (2005). *Loi de 2005 sur la ceinture de verdure*

¹⁵¹ ONTARIO (2006). Plan de la croissance de la région élargie du Golden Horseshoe - Place à la croissance : de meilleurs choix pour un avenir meilleur

¹⁵² ONTARIO, ministère de l'Environnement (2011). Faire face au changement climatique : Stratégie d'adaptation et plan d'action de l'Ontario 2011-2014

¹⁵³ ONTARIO, ministère des Transports (2011). Priorité Durabilité

Dans le cadre de l'Entente pour le transfert des recettes provenant de la taxe fédérale sur l'essence conclue entre l'Ontario, l'Association des municipalités de l'Ontario (AMO), la Ville de Toronto et le gouvernement du Canada, les municipalités sont tenues soit d'élaborer un Plan intégré de durabilité de la collectivité ou d'adapter des plans existants aux exigences d'un Plan intégré. L'Association (AMO) qui est responsable de la gestion de cette entente sauf pour Toronto, a développé un outil pour aider les municipalités à cet égard¹⁵⁴.

L'Ontario a aussi développé plusieurs guides et mesures à l'intention des municipalités notamment pour l'aménagement de collectivités en santé¹⁵⁵, pour le développement économique¹⁵⁶ et pour le réaménagement des friches contaminées¹⁵⁷.

Trois (3) municipalités ont été choisies pour illustrer les différentes approches en matière de développement durable : Hamilton, une grande municipalité, située en bordure du lac Ontario qui fait partie de la région du Golden Horseshoe ; North Bay au bord du lac Nipissing à quelque 350 km au nord de Toronto, un carrefour au plan du transport et une économie manufacturière et de services associée aux ressources forestières et minières ; Prince Edward County, une municipalité qui occupe une île du lac Ontario, à 260 km à l'est de Toronto, au caractère rural et touristique. Ces trois (3) municipalités sont des municipalités à palier unique dans le système municipal ontarien ce qui est l'équivalent d'une municipalité locale au Québec.

5.1.1 Hamilton

La Ville de Hamilton résulte de la fusion en 2001 de six (6) municipalités qui formaient auparavant la Municipalité régionale d'Hamilton-Wentworth : cette fusion a réuni une ville centrale, Hamilton, des banlieues et des municipalités rurales. En 2006, la population de la ville était de 504 559 habitants et la superficie municipale était de 1 117 km². Située en bordure du lac Ontario, la partie centrale de la nouvelle ville s'est d'abord développée comme une ville portuaire au carrefour d'un réseau ferré et routier. Le début du XXe siècle a été marqué par le développement de l'industrie de l'acier qui a connu une croissance jusque dans les années 1970 et qui décline depuis. Cette industrie et d'autres industries lourdes ont laissé leur marque sur le territoire : pollution de l'air et problèmes de santé, terrains contaminés, bâtiments industriels vétustes ou vacants, contamination du lac Ontario. L'économie se transforme graduellement, les grandes entreprises faisant place à des petites entreprises et à une économie du savoir. La ville compte sur la présence de l'université McMaster depuis 1887 et sur le Mohawk College, un important collège de formation technique et de métiers.

La Ville de Hamilton a été choisie en raison de sa localisation au sein de la Ceinture de verdure, de son passé industriel lourd et de sa longue feuille de route en matière de développement durable. Elle a remporté de nombreux prix dont en 2005 le *National Award of Excellence* d'InfraGuide et le Prix des Collectivités durables de la FCM en 2007. Hamilton a aussi été une ville pionnière en matière de réhabilitation de friches industrielles.

Dès 1992, la ville centrale a entrepris une démarche de développement durable par l'adoption de *Vision 2020* qu'elle a renouvelé à tous les cinq (5) ans depuis, notamment en 2003 suite à la fusion. *Vision 2020* est le document maître qui encadre toutes les activités de l'administration municipale.

¹⁵⁴ ASSOCIATION OF MUNICIPALITIES OF ONTARIO (2008). A Sustainability Planning Toolkit for Municipalities in Ontario

¹⁵⁵ ONTARIO, ministère des Affaires municipales et du Logement (2009). L'aménagement créatif : un manuel pour des collectivités en santé

¹⁵⁶ ONTARIO, ministère des Affaires municipales et du Logement (2011). Mécanismes d'aménagement et leviers financiers pour le développement économique des municipalités

¹⁵⁷ ONTARIO, ministère des Affaires municipales et du Logement (2007). Guide pratique du réaménagement des friches contaminées en Ontario ; (2007). Outils financiers pour le réaménagement des friches contaminées ; (2008). Encouragement fiscal et financier pour le réaménagement des friches contaminées

Elle repose sur quatre (4) principes :

- La satisfaction des besoins des personnes dans tous les domaines (paix, air et eau, alimentation, habitat, éducation, arts, culture et emploi) ;
- Le maintien de l'intégrité écologique ;
- La participation citoyenne dans le choix et l'élaboration des solutions aux problèmes environnementaux et de développement ;
- L'équité visant à assurer un partage responsable des ressources limitées entre les générations actuelles et futures.

Vision 2020 propose des objectifs à atteindre qui concernent : la qualité de vie, le paysage, les communautés, le transport, l'emploi, les communautés rurales et la coopération.

Faisant partie de la région du Golden Horseshoe, la Ville a tenu compte dans l'élaboration de ces plans et politiques des dispositions relatives à la Ceinture de verdure et du Plan de croissance. Les plans et politiques qui découlent de *Vision 2020* s'adressent à l'environnement bâti (avec des mesures qui touchent l'environnement naturel), le transport, la société et la gouvernance. Les composantes clé sont : la stratégie de croissance, les plans directeurs de transport, de l'eau et des eaux usées, les plans d'urbanisme (en fonction des anciennes villes) et une vision du développement social.

HAMILTON		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
ENVIRONNEMENT NATUREL		
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Clean Air Hamilton</i> 	1997	<ul style="list-style-type: none"> • Fondée en 1997, cette association regroupe 24 organisations et est née des suites de <i>Vision 2020</i>. Elle fait la promotion de stratégies de réduction des émissions atmosphériques et effectue de la recherche. La Ville de Hamilton contribue 80 000\$ par année à l'association qui récolte quelque 190 000\$ en argent ou en services auprès de ses membres et de la collectivité.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Street Tree Planting Program</i> 	2004	<ul style="list-style-type: none"> • La Ville de Hamilton a mis en place ce programme de plantations d'arbres pour des propriétés résidentielles, commerciales ainsi que des propriétés municipales. Les propriétaires font la demande à la Ville soit pour planter un nouvel arbre ou remplacer un arbre et la Ville assure la plantation sur l'emprise publique du terrain.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Air Quality and Climate Change Corporate Strategic Plan - Phase I</i> • <i>Strategic Plan - Phase II</i> 	2006 2008	<ul style="list-style-type: none"> • La qualité de l'air est un enjeu important à Hamilton. Par ce plan, la Ville entend mettre en place des mesures au niveau de ses activités pour contribuer à une amélioration de la qualité de l'air. • Cinq (5) axes d'interventions sont proposés : la recherche pour orienter les politiques et les stratégies ; la réponse, l'engagement et la communication ; l'adaptation au smog et au changement climatique ; la réduction des émissions des polluants principaux et des gaz à effet de serre ; la mise en place de programmes de qualité de l'air et de changement climatique.

HAMILTON		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
		<ul style="list-style-type: none"> Le plan stratégique met l'accent pour le court et moyen termes sur les mesures visant le transport des personnes, les infrastructures vertes, la foresterie urbaine et les bâtiments verts, et la planification des mesures visant à réduire les risques associés au changement climatique.
ENVIRONNEMENT BÂTI		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Growth Related Integrated Development Strategy (GRIDS)</i>¹⁵⁸ 	1992	<ul style="list-style-type: none"> Cette stratégie intégrée de gestion de la croissance a été développée par la Ville d'Hamilton en vue de répondre à la croissance attendue d'ici 2031 (80 000 nouveaux ménages, population totale de 660 000), en relation avec <i>Vision 2020</i> : elle a évolué depuis son adoption pour tenir compte du Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe. Cette stratégie identifie l'option préférentielle pour les zones à développer et le type de développement selon des priorités environnementales et en tenant compte des enjeux sociaux, des opportunités économiques et de l'analyse de la population. Cette stratégie est ensuite traduite dans les plans d'urbanisme (« <i>official plans</i> »).
<ul style="list-style-type: none"> <i>Integrated Water and Wastewater Master Plan for the Lake Based Systems</i> 	2006	<ul style="list-style-type: none"> Ce plan directeur intégré pour les infrastructures et équipements d'eau potable et d'eaux usées repose sur l'option préférentielle définie par GRIDS et identifie les infrastructures à mettre en place ou à mettre à niveau pour un horizon de 30 ans.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Stormwater Master Plan</i> 	2007	<ul style="list-style-type: none"> Ce plan de gestion des eaux de ruissellement pose comme prémisse de départ que les eaux de ruissellement sont une ressource naturelle qu'il faut protéger et gérer, et non un déchet qu'il faut en priorité chercher à éliminer d'un site. Ce plan directeur définit l'ensemble des infrastructures et des politiques à mettre en place en conformité avec <i>Vision 2020</i> et GRIDS et tient compte du plan intégré de l'eau et des eaux usées ainsi que du plan de transport.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Rural Official Plan</i>¹⁵⁹ 	2008	<ul style="list-style-type: none"> Ce plan d'urbanisme concerne la partie rurale de Hamilton et a été adopté par le conseil en septembre 2006 et par le ministère des Affaires municipales et du Logement en 2008. Ce plan intègre tout particulièrement les orientations découlant de la <i>Loi sur la ceinture de verdure</i> et du <i>Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe</i> au plan de la protection des espaces agricoles et des zones environnementales sensibles.

158

<http://www.hamilton.ca/CityDepartments/PlanningEcDev/Divisions/StrategicServicesSpecialProjects/GrowthRelatedIntegratedDevelopmentStrategy/GRIDSFinalReport.htm>

159

<http://www.hamilton.ca/CityDepartments/PlanningEcDev/Divisions/StrategicServicesSpecialProjects/Policy+Planning/HamiltonNewOfficialPlan/MinistryApprovedUrbanHamiltonOfficialPlan.htm>

HAMILTON		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Urban Official Plan</i>¹⁶⁰ 	2009	<ul style="list-style-type: none"> • Ce plan d'urbanisme pour la partie urbaine de Hamilton a été adopté par le conseil en juillet 2009 et approuvé avec modifications par le ministère des Affaires municipales et du Logement, en janvier 2011. Depuis, un appel a été placé devant la Commission municipale de l'Ontario et ce plan n'est toujours pas en vigueur. • Le plan découle de <i>Vision 2020</i> et de GRIDS et repose sur sept (7) principes : des communautés compactes et en santé où l'on peut vivre, jouer, travailler et s'éduquer ; des communautés rurales fortes et dont le périmètre d'urbanisation est limité et ferme ; les systèmes environnementaux sont protégés et améliorés ; des réseaux de transport qui offrent des choix de modes et qui reconnaissent l'importance du transport des marchandises dans l'économie ; une économie croissante et diversifiée ; la stabilité financière ; une utilisation stratégique et prudente des infrastructures et de l'environnement bâti.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>ERASE (Environmental Remediation And Site Enhancement) - Community Improvement Plan</i> 	2010	<ul style="list-style-type: none"> • Ce plan vise la décontamination et la mise en valeur des terrains contaminés par l'industrialisation antérieure. • Les objectifs poursuivis concernent plusieurs des dimensions du développement durable, notamment : la réduction de l'étalement urbain par la mise en valeur des terrains en milieu central ; la rétention et le développement de l'emploi ; l'amélioration de la qualité de vie, de la santé et de la sécurité ; la promotion de l'efficacité énergétique et des pratiques de construction durable ; l'amélioration de l'assiette fiscale. • Les composantes du plan incluent entre autres : des subventions pour la réalisation des évaluations environnementales ; des subventions pour le redéveloppement des propriétés ; un programme municipal d'acquisitions de terrains et de partenariat.
SYSTÈMES DE TRANSPORT		
<ul style="list-style-type: none"> • <i>ACT Office (Alternative Commuting and Transportation)</i> 	2002	<ul style="list-style-type: none"> • Créé en 2002, cette division de la Ville de Hamilton vise à réduire la demande de stationnement à l'université McMaster et à encourager les étudiants, les enseignants et le personnel de l'université à utiliser des modes alternatifs de transport (transport en commun, vélo, autopartage, à pied). Cette division vise également à favoriser la coordination avec la société de transport en commun pour mieux adapter les services aux besoins de la clientèle de l'université.

HAMILTON		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Green Fleet Implementation Plan</i> 	2005	<ul style="list-style-type: none"> • Ce plan vise le remplacement graduel de la flotte de véhicules municipaux par des véhicules moins dommageables pour l'environnement (réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques). • La Ville veut agir comme leader pour susciter l'intérêt et l'engagement du secteur privé. • Le plan comprend un ensemble d'indicateurs pour mesurer la performance des mesures mises en place.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Transportation Master Plan</i> 	2007	<ul style="list-style-type: none"> • Le plan directeur de transport est un plan intégré qui prend appui sur les orientations fixées par GRIDS pour modéliser les besoins en matière de déplacement. Le plan formule des recommandations relatives aux réseaux routiers, de transport en commun, cycliste et piétonnier.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>State of the Infrastructure Review - Road Network and Traffic Systems</i> 	2011	<ul style="list-style-type: none"> • Ce rapport est un complément au rapport global produit sur l'état des infrastructures en 2009 (voir gouvernance) et concerne le réseau routier. Il inclut une évaluation de l'état des actifs, une évaluation de la capacité en regard des besoins, et une évaluation des ressources financières nécessaires en fonction des besoins.
SOCIÉTÉ		
<ul style="list-style-type: none"> • <i>A Social Vision for the New City of Hamilton (Caledon Institute of Social Policy)</i> 	2002	<ul style="list-style-type: none"> • La Ville de Hamilton a adopté une vision sociale suite à la fusion dont les quatre (4) valeurs de base sont : la démocratie, la participation citoyenne, la justice sociale et l'inclusion. • Cette vision propose trois (3) axes d'intervention : la famille et les enfants ; le développement des capacités (formation) ; le logement abordable.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>City of Hamilton 2007 Accessibility Plan</i> 	2007	<ul style="list-style-type: none"> • Ce rapport s'inscrit dans le cadre des obligations faites aux municipalités d'assurer l'accessibilité aux infrastructures et équipements municipaux. Il trace un portrait des besoins et identifie les actions à mettre en place.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Urban Braille Sidewalk Design</i> • <i>Urban Braille Outdoor Boulevard Cafés (draft)</i> 	2002 2007	<ul style="list-style-type: none"> • La Ville de Hamilton a développé un ensemble de mesures pour faciliter la circulation des personnes ayant des problèmes sévères de vision, les personnes âgées ou infirmes, ou les personnes devant se déplacer avec des véhicules personnalisés adaptés.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Clean City Strategy</i> 	2007	<ul style="list-style-type: none"> • Cette stratégie vise à impliquer les citoyens et les parties prenantes pour améliorer l'image et la fierté. Elle repose sur trois (3) composantes : éviter, limiter, corriger (<i>avoidance, containment, remediation</i>) • Les mesures proposées concernent les graffitis et les déchets et comprennent des activités de monitoring, du design, des événements, la participation de volontaires, et l'application de règlements.

HAMILTON		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
<ul style="list-style-type: none"> <i>The Immigration Strategy - Draft (développé par Hamilton Immigration Partnership Council pour la Ville de Hamilton)</i> 	2010	<ul style="list-style-type: none"> La Ville de Hamilton a demandé à cette association de proposer une vision et des priorités pour assurer l'intégration des immigrants à la collectivité. La vision propose qu'Hamilton soit une communauté inclusive où les talents et l'expérience des immigrants sont une contribution essentielle pour faire d'Hamilton la meilleure place pour élever un enfant. Quatre (4) stratégies sont proposées : développer le leadership et la collaboration, améliorer les services d'accueil, favoriser l'éclosion d'une culture d'inclusion, créer et disséminer de l'information sur l'immigration.
ÉCONOMIE		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Economic Development Strategy 2010-2015</i> 	2010	<ul style="list-style-type: none"> La stratégie de développement économique vise à faire d'Hamilton l'une des villes les plus innovatrices et entrepreneuriales en Amérique du Nord et à développer une infrastructure de qualité pour soutenir cette nouvelle économie. La stratégie inclut des orientations relatives à d'autres dimensions du développement durable, notamment : la qualité de vie, la formation de la main-d'œuvre et le développement communautaire. La stratégie inclut aussi la stratégie sur l'immigration.
GOVERNANCE		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Vision 2020</i> 	1992 1998 2003	<ul style="list-style-type: none"> Plan stratégique adopté en 1992 et mis à jour aux cinq (5) ans qui propose une vision, 12 thèmes et des objectifs pour chacun de ces thèmes en lien avec l'environnement, la société et l'économie
<ul style="list-style-type: none"> <i>Vision 2020</i> 	2003 2004 2008	<ul style="list-style-type: none"> Indicateurs quantitatifs de performance définis pour chacun des 14 thèmes : l'appréciation de progrès accomplis est de nature qualitative (3 étoiles : ayant fait des progrès ; 2 étoiles : difficile à évaluer ; 1 étoile : ayant besoin d'améliorations)
<ul style="list-style-type: none"> <i>Triple Bottom Line Evaluation Framework</i> 	2005	<ul style="list-style-type: none"> Hamilton s'est dotée d'un cadre d'évaluation suivant les rapports de développement durable ou triple rapport (« <i>triple bottom line</i> »). Le cadre d'évaluation distingue : le bien-être de la collectivité, le bien-être économique et le bien-être écologique. Pour chacun, trois (3) résultats à atteindre sont définis ainsi que les éléments à prendre en considération, en lien avec la <i>Vision 2020</i>.
<ul style="list-style-type: none"> <i>State of the Infrastructure Report</i> 	2009 2005- 2006	<ul style="list-style-type: none"> Ce rapport est une mise à jour d'une évaluation effectuée pour la première fois en 2005-2006 qui portait sur l'évaluation du cycle de vie des infrastructures et équipements. Ce rapport évalue l'efficacité des pratiques de gestion en vue de favoriser la capacité des infrastructures de répondre aux besoins à long terme et propose des mesures à mettre en œuvre.

5.1.2 North Bay

La Ville de North Bay Hamilton située au bord du lac Nipissing comptait une population de 53 966 en 2006 et occupait un territoire de 315 km², dont 80% est à caractère rural. Le territoire de la ville inclut le *Widdifield Forest Provincial Park*. La ville accueille une proportion importante d'Autochtones, soit près de 6% de la population totale. Cette ville est la ville-centre d'une agglomération de quelque 63 400 personnes. Au début de la colonisation, la ville était située sur le parcours de la route des Voyageurs (« *Nipissing Passage Way* »), une importante voie de commerce utilisée par la Compagnie de la Baie d'Hudson. Son développement plus récent a été marqué par le chemin de fer du Canadien National qui a traversé la ville pendant 80 ans, de 1915 à 1995 : les voies ferrées séparaient le centre-ville du bord du lac et le réseau routier principal conduisant au centre-ville présentait de nombreuses intersections problématiques. En 1995, cette ligne de chemin de fer fut abandonnée et la Ville s'est porté acquéreur des terrains pour un dollar. Le redéveloppement attendu ne s'est pas produit, les terrains et bâtiments abandonnés devenant la cible de vandalisme et constituant des risques d'incendie. En 2002, le nouveau conseil municipal a décidé d'entreprendre un processus de préparation et de nettoyage des sites et a procédé à la vente des terrains. Aujourd'hui, les quartiers longeant la voie ferrée ont été transformés : nouvelles résidences unifamiliales et multifamiliales, agrandissement d'écoles situées en bordure, réaménagement du réseau routier.

La Ville de North Bay a été choisie en raison de sa taille, de son rôle de ville centre dans une agglomération urbaine de taille moyenne et de sa restructuration économique. Le projet de redéveloppement du corridor de chemin de fer a notamment été primé par le Canadian Urban Institute qui lui a décerné en 2010 le *Brownie Award* pour la catégorie 5, projets de développement à l'échelle des quartiers.

La ville de North Bay est une ville en croissance où l'industrie manufacturière et les services aux entreprises forestières et minières de la grande région occupent une place importante. La ville compte également une université, *Nipissing University*, un collège de formation professionnelle, *Canadore College*, et deux (2) établissements hospitaliers, le *North Bay General Hospital* et le *Northeast Mental Health Centre*. L'aéroport North Bay/Jack Garland est une base du Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD) : Bombardier y compte une usine d'assemblage du CL-415. La présence du lac Nipissing attire aussi des visiteurs et des villégiateurs.

La Ville a entrepris un processus de révision de son plan d'urbanisme en 2005 par la création d'un comité de développement durable (« *Sustainable Community Committee* ») chargé de proposer une vision durable du territoire et d'identifier les principes de gestion de la croissance en accord avec cette vision. En parallèle, des études ont été réalisées sur la démographie, l'habitation et l'emploi, sur les infrastructures, les réseaux de transport actif, les parcs et la structure commerciale. Les efforts de la Ville ont surtout porté sur la dimension environnementale du développement durable et tout particulièrement, sur l'environnement bâti.

NORTH BAY		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
ENVIRONNEMENT NATUREL		
ENVIRONNEMENT BÂTI		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Sustainable Community Advisory Committee Report</i> 	2006	<ul style="list-style-type: none"> Créé en 2005, ce comité aviseur a soumis en 2006 après un ensemble d'activités de consultation, sa proposition de vision et les principes directeurs pour la révision du plan d'urbanisme. La vision prend appui sur les principes du développement durable : une ville où les individus et les familles bénéficient d'une qualité de vie qui leur assure sécurité et santé ; des emplois et des services d'éducation pour tous les types de qualification ; un développement qui protège et met en valeur l'environnement naturel et l'héritage culturel. Les principes de gestion de la croissance proposés pour répondre à la croissance attendue d'ici 2031 sont : de combler les vides et de redévelopper les espaces avant d'agrandir le périmètre d'urbanisation ; de prévoir des opportunités pour l'intensification et l'insertion ; de favoriser une gamme de densités résidentielles ; de favoriser la mixité des usages, dans les bâtiments et les quartiers ; d'assurer un phasage du développement en fonction de la capacité des infrastructures existantes et des coûts financiers de ces services.
<ul style="list-style-type: none"> <i>North Bay Downtown Community Improvement Plan Guidelines</i> 	2007	<ul style="list-style-type: none"> Pour favoriser le redéveloppement du centre-ville, ce programme d'incitatifs financiers distingue : des subventions pour l'amélioration des façades ; des prêts sans intérêt pour la réhabilitation et le redéveloppement consentis pour une période de cinq (5) ans et d'un montant maximal de 50 000\$; un crédit de taxes correspondant au montant additionnel à verser suite aux travaux, pour une période de neuf (9) ans, diminuant de 100%, à 90% et ainsi de suite, dont le montant total ne peut excéder la valeur des travaux ; un programme de crédits pour les coûts de l'émission des permis et de certains services municipaux ; une exemption possible des obligations en matière de stationnement du règlement de zonage, selon la taille des bâtiments.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Infrastructure Background Study</i> 	2008	<ul style="list-style-type: none"> Cette étude regroupe quatre (4) types d'infrastructures : gestion des eaux de ruissellement, réseaux de transport, approvisionnement en eau et traitement des eaux usées. En fonction du scénario préférentiel de développement, cette étude propose les mesures à mettre en place pour répondre à la croissance et corriger les situations problématiques. Les éléments sont intégrés au plan d'urbanisme.
<ul style="list-style-type: none"> <i>North Bay Brownfields Community Improvement Plan for Former Rail and Adjacent Lands in the Central Area</i> <i>North Bay Brownfield Community Improvement Plan Guidelines</i> 	2008	<ul style="list-style-type: none"> La Ville de North Bay accorde une grande importance à la mise en valeur du centre-ville. L'un des enjeux principaux concerne la présence de nombreux terrains contaminés. Ce plan adopté en vertu de la législation provinciale délimite un secteur d'interventions pour lequel la Ville peut proposer un programme d'incitatifs financiers pour favoriser le redéveloppement.

NORTH BAY

DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
		<ul style="list-style-type: none"> • Quatre (4) types d'incitatifs sont offerts : des subventions pour la réalisation d'une étude d'évaluation environnementale ; des crédits municipaux accordés pour le coût de l'émission des permis et de certains services ; un incitatif fiscal, le « <i>tax incentive financing</i> » qui accorde un crédit de taxes municipales pour les trois (3) premières années faisant suite à la réhabilitation ou au redéveloppement d'une propriété - ce crédit équivaut à la différence entre les taxes à payer avant et les taxes à payer en fonction de l'accroissement de la valeur foncière associée au projet (le crédit diminue de 100%, à 66% et à 33%) ; un crédit de taxe peut aussi être accordé pour la taxe provinciale sur l'éducation calculée sur la base de la valeur foncière. • À noter, le montant total des crédits de taxes ne peut excéder la valeur des travaux. • Les conditions varient en fonction de quatre (4) zones comprises dans le secteur d'interventions.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Parks Plan Update</i> 	2009	<ul style="list-style-type: none"> • Ce plan directeur des parcs a été développé en tenant compte de la vision et des principes directeurs retenus pour la révision du plan d'urbanisme. • Le plan identifie les parcs à aménager ou réaménager en fonction de l'évaluation des besoins et du scénario préférentiel d'aménagement et sert de cadre de référence au plan d'urbanisme.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>North Bay Official Plan</i> 	2009	<ul style="list-style-type: none"> • Ce nouveau plan d'urbanisme a été adopté par le conseil en septembre 2009 mais n'est pas encore en vigueur, étant en attente de l'approbation du ministère des Affaires municipales et du Logement. • Ce nouveau plan intègre la vision et les principes du développement durable définis en 2006, ainsi que les conclusions des différentes études sectorielles. • Les principes spécifiques au plan incluent notamment : la désignation d'espaces appropriés pour le développement commercial et de l'emploi en support au développement d'une économie forte, compétitive et diversifiée ; une gamme de logements desservis par un système efficace de transport en commun et de transport actif ainsi que des services publics ; la préservation et la mise en valeur des attraits naturels pour assurer la qualité de vie et un environnement naturel sain ; la consolidation du développement au sein du périmètre d'urbanisation ; un monitoring et une révision des objectifs aux cinq (5) ans. • Au niveau de l'environnement bâti, notons les propositions relatives à la vie hivernale (« <i>winter livability</i> »), au design visant l'élimination des barrières, à la protection des paysages et à l'efficacité énergétique.

NORTH BAY		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
SYSTÈMES DE TRANSPORT		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Trails and Active Transportation Strategy</i> 	2008	<ul style="list-style-type: none"> Ce plan définit les conditions d'aménagement et de développement d'un réseau de sentiers en milieu naturel et d'un réseau piétonnier visant à encourager la mobilité active. Le plan sert de cadre de référence au plan d'urbanisme.
SOCIÉTÉ		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Municipal Accessibility Plan</i> 	2003	<ul style="list-style-type: none"> Ce plan d'accessibilité concerne principalement les installations municipales et a été préparé dans le cadre de la <i>Loi de 2001 sur les personnes handicapées de l'Ontario</i>. Le plan identifie quatre (4) axes d'interventions : la mobilité, le design des installations, les communications et les pratiques et procédures et administratives. Le plan identifie des mesures à mettre en œuvre pour éliminer les barrières à court, moyen et long termes.
ÉCONOMIE		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Commercial Strategy Study</i> 	2009	<ul style="list-style-type: none"> Compte tenu du rôle de ville-centre, cette étude a porté sur l'analyse du marché et formulé des recommandations sur le développement de la structure commerciale. Le plan d'urbanisme intègre ses recommandations.
GOVERNANCE		
PROJETS IMMOBILIERS		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Redéveloppement des voies ferrées</i> 	1995-	<ul style="list-style-type: none"> Ce projet entrepris depuis 1995 concerne le redéveloppement du corridor de voies ferrées. Le projet a remporté le prix 2010 du <i>Canadian Urban Institute</i> dans la catégorie des projets de redéveloppement à l'échelle des quartiers.

5.1.3 Prince Edward County

Le comté de Prince Edward est une ville de palier unique qui résulte de la fusion en 1998 des 10 municipalités de l'île de Prince Edward. Située dans le lac Ontario à l'entrée de la baie de Quinte, l'île comptait en 2006 une population de 25 496 personnes sur un territoire de 1 050 km². L'île compte près de 800 km de berges et l'on y trouve le *Sandbanks Provincial Park*. Située à quelque 220 km à l'est de Toronto et à 80 km de Kingston, l'île accueille chaque année plus de 100 000 visiteurs.

L'économie du comté de Prince Edward est une économie à caractère rural où se côtoient agriculture traditionnelle, agriculture biologique et la viticulture : l'on compte 26 vignobles sur l'île. Avec la présence du parc provincial et ses plages, le comté a aussi une forte vocation récréative et de villégiature et le comté se fait connaître depuis quelques années, pour sa gastronomie. Elle a aussi un riche patrimoine associé notamment à son passé loyaliste. Au cours des dernières années, le comté de Prince Edward s'est orienté vers le développement d'une économie rurale créative.

Le comté de Prince Edward a été choisi en raison de sa taille, de son caractère rural allié à une vocation récréo-touristique et de l'importance du développement de l'agroalimentaire dans une perspective durable. Les initiatives liées à l'économie rurale créative ont valu au comté de recevoir en 2010 le *Planning Excellence Award* de l'Ontario Professional Planners Institute. Soulignons également qu'une organisation à but non lucratif, Taste the County, dédié au rapprochement entre les producteurs agricoles et les consommateurs, s'est vu décerner le Prix de l'excellence en innovation agroalimentaire du premier ministre de l'Ontario, en 2010.

Dès 1998, le comté a adhéré aux principes du développement durable dans le cadre de son plan d'urbanisme (« *official plan* »). En 2004, il s'est doté d'une stratégie de développement économique qui vise la prospérité durable et repose sur quatre (4) piliers : l'agriculture, le tourisme, le commerce et l'industrie, les arts, la culture et le patrimoine.

Les actions mises en place par le comté touchent principalement la dimension environnement du développement durable. Comme dans plusieurs des cas présentés, ces propositions sont inscrites au plan d'urbanisme qui inclut des mesures qui touchent l'environnement naturel et bâti.

PRINCE EDWARD COUNTY		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
ENVIRONNEMENT NATUREL		
ENVIRONNEMENT BÂTI		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Official Plan</i> 	1998	<ul style="list-style-type: none"> Ce plan d'urbanisme mis en vigueur en 1998 adhère aux principes du développement durable. Les stratégies principales visent la gestion de l'utilisation du sol, la protection et la gestion des ressources environnementales dans une perspective écosystémique, la participation et l'engagement de la population. Le plan propose une hiérarchie des centres urbains et villageois qui vise notamment à protéger les espaces agricoles, les paysages et le caractère rural. Les valeurs inscrites au plan témoignent d'une adhésion aux principes du développement durable : esprit communautaire, sentiment d'appartenance, autonomie, responsabilité sociale, partage, de bonnes relations de voisinage et l'appréciation de la culture et du patrimoine.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Official Plan Review</i> 	2010 2011	<ul style="list-style-type: none"> Le plan de 1998 a été conçu en 1993 : de nombreux changements sont intervenus, plusieurs amendements ont été apportés. La révision vise une revue en profondeur des orientations et des mesures inscrites au plan. En 2010, les plans secondaires, i.e. des plans de deux (2) des centres ont été complétés. Le processus de révision de l'ensemble du plan a été entamé en 2011 et vise notamment à assurer la conformité du plan à la Déclaration de principes provinciale de 2005. La révision doit permettre une meilleure prise en compte de la sécurité et de la santé publique ainsi que des risques naturels et anthropiques.

PRINCE EDWARD COUNTY		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
<ul style="list-style-type: none"> <i>Heritage Conservation Strategy</i> 	2011	<ul style="list-style-type: none"> En lien avec le plan stratégique, cette stratégie a été adoptée par le conseil pour renforcer les mesures de protection suite à la perte de plusieurs bâtiments patrimoniaux. La stratégie définit le patrimoine comme un élément essentiel du génie du lieu et propose quatre (4) stratégies : accroître la coordination et la communication ; prôner par l'exemple ; faciliter la conservation du patrimoine au niveau du processus réglementaire ; investir dans la protection du patrimoine (programmes incitatifs).
<ul style="list-style-type: none"> <i>Strategic Plan for Museums 2011-2014</i> 	2011	<ul style="list-style-type: none"> Ce plan établit la vision, les principes et le programme pour le développement des cinq (5) musées de propriété municipale. Il s'agit d'une mise à jour du plan de 2006-2010. Les principaux objectifs visent notamment : la protection et la préservation du patrimoine et des paysages naturels des musées ; l'engagement et la participation du public.
SYSTÈMES DE TRANSPORT		
SOCIÉTÉ		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Accessibility Action Plan 2011</i> 	2011	<ul style="list-style-type: none"> Ce plan vise à répondre aux exigences provinciales relatives à l'accessibilité des sites et bâtiments publics. Il inclut des mesures en matière de : construction des bâtiments, d'affichage, d'aménagement des voies piétonnières et des rues, ainsi que des normes pour le développement du site Web. Le plan prévoit aussi de la formation pour les employés municipaux.
ÉCONOMIE		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Market Readiness Assessment and Strategic Economic Development Plan</i> 	2004	<ul style="list-style-type: none"> Ce plan de développement économique propose une vision du développement et des principes directeurs en vue d'assurer une prospérité durable. Cette stratégie mise sur la qualité du mode de vie. Quatre (4) axes de développement sont identifiés : l'agriculture (traditionnelle, dite de niche, biologique) et la viticulture ; les arts, la culture et le patrimoine incluant la gastronomie et les arts culinaires ; le commerce et l'industrie ; le tourisme et la résidence pour personnes à la retraite.
GOVERNANCE		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Strategic Plan</i> 	2007	<ul style="list-style-type: none"> Le conseil s'est doté d'un plan stratégique qui oriente l'ensemble des décisions et les plans. Le premier enjeu concerne l'environnement naturel et l'objectif visé est d'améliorer la qualité de l'air, du sol et de l'eau. Au plan de la gestion, cet objectif se traduit par la prise en compte des impacts environnementaux dans toutes les décisions.
PROJETS IMMOBILIERS		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Fifth Town Cheese Factory</i> 	2008	<ul style="list-style-type: none"> Cette fabrique de fromage construite en 2008 a été certifiée LEED Platinum, catégorie construction neuve en 2009.

IV.2. Des exemples américains

IV.2.1 Le Maine

L'État du Maine est un des états précurseurs en matière de développement durable aux États-Unis. Dès 1988, le Maine adopte le *Community Planning and Land Use Regulation Act* aussi connu sous le nom de *Growth Management Act*. Cette loi a proposé un ensemble de stratégies en vue de favoriser le bien-être économique du Maine en assurant une croissance ordonnée et la protection des ressources naturelles et culturelles.

En vertu de cette loi, les municipalités étaient dans l'obligation d'élaborer des plans d'urbanisme¹⁶¹ (« *comprehensive plans* ») qui respectent le cadre défini par la loi, notamment la protection du caractère rural et le contrôle de l'étalement urbain : depuis 1992, la réalisation des plans n'est plus obligatoire. Cependant, les municipalités ne peuvent adopter un règlement de zonage si elles n'ont pas adopté un plan d'aménagement et de développement ; de plus, certaines subventions offertes par l'État sont conditionnelles à l'existence d'un tel plan¹⁶².

Depuis 1995, l'État met l'accent sur l'intégration des principes de la Croissance intelligente dans les plans d'urbanisme et sur l'approche régionale. En 2006, des modifications législatives ont notamment recentré l'examen de la conformité de ces plans sur les enjeux ayant une importance au niveau de l'état plutôt que sur les enjeux locaux. Ainsi, la mise en vigueur des plans est sujette à l'approbation de l'État qui définit les critères : tout plan soumis doit inclure un énoncé de vision, la documentation relative à la consultation publique exigée par la loi, un programme de coordination régionale, l'utilisation du sol future incluant la cartographie et le texte explicatif, et un plan d'action pour la mise en œuvre. Les modifications ont aussi conduit à un allègement des règles régissant l'élaboration des plans d'urbanisme.

L'État privilégie aussi depuis 2006 l'approche régionale et vise à assurer une meilleure coordination de sa planification et de ses investissements. Des expériences pilotes ont aussi été mises sur pied pour favoriser le développement de plans régionaux, notamment avec le *Greater Portland Council of Governments*.

Les objectifs de l'État tels qu'inscrits dans la loi sont :

- D'encourager une croissance et un développement ordonnés en protégeant le caractère rural, en utilisant les infrastructures et équipements publics de manière efficiente et en limitant l'étalement urbain ;
- De planifier, financer et développer un système efficient d'infrastructures et de services publics pour répondre à la croissance attendue et au développement économique ;
- De promouvoir un climat économique favorable au développement de l'emploi et au bien-être économique ;
- D'encourager et de promouvoir le logement abordable ;
- De protéger la qualité et gérer la quantité des ressources en eau de l'état ;
- De protéger les autres ressources naturelles ;
- De protéger l'industrie maritime de tout développement incompatible et assurer l'accès aux rives pour les pêcheurs et le public ;
- De protéger du développement l'agriculture et la forêt ;
- De préserver les ressources archéologiques et historiques ;
- De promouvoir et préserver les activités récréatives extérieures¹⁶³.

¹⁶¹ Dans le cas du Maine, bien que l'expression utilisée dans la loi soit « *comprehensive plan* », la traduction privilégiée a été « plan d'urbanisme » en raison de la portée du plan qui est essentiellement limitée à l'aménagement du territoire au plan physique (voir définition à l'Annexe 6).

¹⁶² MAINE STATE PLANNING OFFICE (2005). *Comprehensive Planning: A Manual for Maine Communities*. Selon ce rapport, en 2003, 218 des 458 municipalités du Maine avaient adopté un plan d'urbanisme.

¹⁶³ MAINE (2011). *Planning and Land Use Regulation*, 30-A. 4312

Cette législation impose une évaluation des résultats à tous les quatre (4) ans, tant au niveau de l'État que des administrations locales¹⁶⁴.

En 2003, le Maine a été le premier état à inscrire dans sa législation les objectifs de l'entente conclue en 2001 par les gouverneurs de la Nouvelle-Angleterre et les premiers ministres des provinces de l'est canadien relative à la réduction des gaz à effet de serre. En lien avec cette entente, le gouverneur du Maine a lancé une initiative, le défi du gouverneur (« *Governor's Carbon Challenge* ») qui s'adresse à l'ensemble de la société. Pour leur part, les municipalités participent en adoptant une résolution qui comprend un engagement à réduire leurs émissions directes et indirectes et à faire rapport sur leurs réalisations. En 2009, l'on comptait 12 municipalités parmi les 69 participants et 134 installations.

En 2004, aussi en lien avec la législation de 2003, le Maine s'est doté d'un plan d'action pour le changement climatique¹⁶⁵; des évaluations biennuelles des résultats atteints sont effectuées¹⁶⁶. Tout comme la législation, ce plan d'action s'applique à toute la société et non seulement aux administrations publiques.

Le Maine a aussi mis sur pied en 2006 un programme de certification verte des entreprises (« *Green Business Certification* ») qui s'adresse aux entreprises des secteurs de l'hébergement et de la restauration ainsi qu'aux épiceries. Parmi les activités pouvant mener à la certification, notons : l'adoption d'une politique environnementale, l'offre de produits alimentaires locaux, l'utilisation de produits non toxiques pour l'aménagement paysager, l'installation d'équipements écoénergétiques, la diffusion d'information sur les initiatives mises en place par l'entreprise. Il y aurait plus de 150 entreprises certifiées.

En 2011, le Maine a lancé une nouvelle initiative de certification des entreprises, *Smart Growth through Smart Production*¹⁶⁷. Cette certification distingue 12 types d'activités et proposent trois (3) niveaux de certification : débutant (« *start-up* »), production intelligente (« *smart production* ») et développement durable (« *sustainability* »).

Le Maine avait en 2010 une population d'un peu plus de 1,3 million d'habitants et comptait près de 460 municipalités dont la plus grande, Portland, a une population de seulement 64 000 personnes. Les trois (3) municipalités choisies sont de petites municipalités : Manchester, une municipalité située à quelque 8 kilomètres de la capitale (Augusta) ; Saco, sur la côte sud du Maine non loin d'Old Orchard au cœur d'une zone de destination touristique et de villégiature ; Yarmouth, à 18 km au nord de Portland.

2.1.1 Manchester

La ville de Manchester est une petite municipalité située en bordure du lac Cobscooksee, le long de la route 17. En 2009, elle avait une population estimée à 2 570 personnes, en croissance par rapport à 2000 (2 465) et répartie sur un territoire de près de 55 km². Située près d'Augusta, la capitale, une proportion importante des résidents travaillent à Augusta où se concentrent la fonction publique de l'État du Maine. Manchester subit des pressions de développement, en particulier au niveau commercial, étant située dans le prolongement de l'axe commercial principal d'Augusta.

¹⁶⁴ MAINE (2006). An Evaluation of the *Growth Management Act* and its Implementation

¹⁶⁵ MAINE (2004). Climate Change Action Plan

¹⁶⁶ MAINE (2006). First Biennial Report on Progress Toward Greenhouse Gas Reduction Goals; MAINE (2010). Third Biennial report on Progress Toward Greenhouse Gas Reduction Goals

¹⁶⁷ <http://www.maine.gov/dep/innovation/elm/index.htm>

Dès 1978, la Ville de Manchester s'était dotée d'un plan d'urbanisme qu'elle avait révisé en profondeur en 1988. En 1991, elle a procédé à une révision du plan de 1988 pour le rendre conforme à la nouvelle loi adoptée par l'État. Au chapitre de l'utilisation du sol, ce plan délimite trois (3) zones de croissance et vise un développement compact des centres de villages déjà établis. Le plan fixe également des objectifs en matière de logement abordable, de protection de l'environnement et des ressources naturelles.

En 2010, la Ville a entrepris une nouvelle révision et prévoit adopter le nouveau plan en décembre 2011. La révision propose notamment de consacrer 75% des investissements en immobilisations de la Ville dans les zones de croissance, soit les zones où le développement doit être réalisé.

En 2004, la Ville s'est aussi dotée d'un plan de long terme pour les espaces naturels et les équipements récréatifs en appui aux objectifs du plan d'urbanisme.

La Ville de Manchester est l'une des villes qui participent au défi du gouverneur. Dans sa résolution, elle s'était fixée un objectif de réduction de 17% de ses émissions d'ici à 2010. En 2009, la ville avait déjà réalisé une réduction de 3% de ses émissions de carbone et de 10% de sa consommation d'électricité. La Ville a construit une nouvelle caserne d'incendie suivant les principes de la certification LEED et entrevoit installer des panneaux solaires sur la nouvelle caserne. Parmi les autres mesures mises en place par la Ville, notons : le remplacement de l'éclairage public par de l'éclairage écoénergétique ; le remplacement de tous les ordinateurs du personnel par des ordinateurs *Energy Star* ; des mesures d'encouragement pour accroître les déplacements pédestres et la révision du plan d'urbanisme en conséquence ; un accroissement du recyclage par l'adoption d'un programme de collecte pêle-mêle.

MANCHESTER		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
ENVIRONNEMENT NATUREL		
ENVIRONNEMENT BÂTI		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Comprehensive Plan: 1991-2001</i> 	1991	<ul style="list-style-type: none"> Plan d'urbanisme qui définit les objectifs, les politiques et les actions à réaliser dans l'ensemble des domaines liés à l'utilisation du sol : population et habitation, utilisation du sol, transport, économie locale, ressources naturelles, ressources culturelles et récréatives, capacité fiscale et programme d'immobilisations. Ce plan est présentement en révision.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Long Range Public Facilities and Open Space Plan</i> 	2004	<ul style="list-style-type: none"> Ce plan propose une vision pour les espaces naturels et les équipements récréatifs qui découle d'un processus de consultation et de sondages. Les objectifs retenus sont : de préserver les propriétés détenues par la Ville comme patrimoine naturel ; de conserver les terres ayant une haute valeur environnementale ; développer l'accès aux rives du lac ; créer un réseau de sentiers, de trottoirs et de pistes cyclables interconnecté ; améliorer les installations et les équipements publics à caractère récréatif.

MANCHESTER		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
SYSTÈMES DE TRANSPORT		
SOCIÉTÉ		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Manchester Healthy Futures - Neighbor Helping Neighbor</i> 	?	<ul style="list-style-type: none"> La Ville encadre un ensemble de services offerts par des bénévoles notamment : la distribution de pochettes comprenant l'information médicale des personnes à coller sur le réfrigérateur, en cas d'urgence ; un programme de lecture auprès des enfants dans les garderies ; un fonds municipal pour aider les personnes à faible revenu à défrayer leurs coûts de chauffage ; des services de transport offerts par des bénévoles (rendez-vous médicaux, etc.)
ÉCONOMIE		
GOUVERNANCE		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Fiscal Capacity and Capital Investment Plan</i> 	2011	<ul style="list-style-type: none"> Dans le cadre de la révision du plan d'urbanisme, le conseil a procédé à une révision de ses orientations en matière de fiscalité et d'immobilisations en vue de mieux lier celles-ci aux orientations d'aménagement.
PROJETS IMMOBILIERS		

2.1.2 Saco

La ville de Saco est une municipalité située au cœur d'une zone de destination touristique et de villégiature, sur la côte sud du Maine. Ancienne ville de textile, cette vocation a disparu à la fin des années 1950 et le développement de Saco est devenu essentiellement résidentiel. En 2009, elle avait une population estimée à 18 204 personnes, en forte croissance par rapport à 2000 (16 822), et répartie sur un territoire de près de 100 km². La ville est située à proximité des autoroutes 95 et 195. Saco est également desservie par le service de train de passagers reliant Boston à Portland. Située à quelque 30 km de Portland, Saco fait partie depuis 2002 de la région métropolitaine de Portland puisque plus de résidents de Saco travaillent à Portland qu'à Saco.

Saco a été choisie en raison de sa localisation au sein de la région métropolitaine et en bordure de mer, dans une zone reconnue au plan touristique. Comme il sera illustré ici-bas, Saco a une longue feuille de route en planification et a démontré une adhésion à des principes de développement durable, notamment en matière de changement climatique. En 2009, Saco s'est vue décerner par l'État, le Maine Downtown Center's Award for Outstanding Smart Growth Project pour la réalisation de son centre de transport impliquant l'aménagement d'une importante station du réseau de trains ainsi que l'intégration aux bâtiments à caractère historique du centre-ville. La station a pour sa part valu aux architectes l'Urbanism Award du Congress for the New Urbanism, en 2009.

Saco a une longue feuille en matière de planification, ayant adopté son premier plan d'urbanisme au milieu des années 1960, avant l'adoption du *Growth Management Act* : les plans se sont succédés, en 1978, 1988, 1999 et la dernière mouture est en date de 2011¹⁶⁸. Depuis 1999, la

¹⁶⁸ SACO (20110). Comprehensive Plan Update

majorité des développements résidentiels (78% des unités) et la quasi-totalité des développements non résidentiels se sont réalisés dans les deux (2) zones de croissance identifiées au plan.

Saco a aussi été un précurseur en matière d'environnement. Dès 1998, Saco participait à un programme de FEMA (*Federal Emergency Management Agency*) visant à accroître la capacité de la communauté à faire face à des désastres naturels : incendie, vent, précipitations, catastrophes, inondations, etc. Elle a adopté à cet égard un plan de mitigation qui inclut des mesures spécifiques incluant des mesures réglementaires, des aménagements et des infrastructures.

En 2005, Saco a relevé le défi du gouverneur et s'était alors engagée à réduire ses émissions directes de carbone de 5% et ses émissions indirectes de 20%, par rapport à 1990, d'ici 2010. En 2006, Saco a fait sienne par voie de résolution l'engagement des maires américains envers la protection du climat. En 2007, elle s'est engagée à viser une production zéro-déchets.

Dès 2000, en collaboration avec les villes voisines, un plan régional de gestion des plages a été développé. En 2011, Saco, Biddeford, Old Orchard Beach et Scarborough ont mis sur pied un comité visant à définir les objectifs, les principes et les stratégies à mettre en œuvre pour faire face au rehaussement du niveau de la mer.

En 2004, reconnaissant l'importance des transports alternatifs, la Ville de Saco s'est dotée d'un plan directeur des réseaux piétonniers et cyclables.

SACO		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
ENVIRONNEMENT NATUREL		
<ul style="list-style-type: none"> • <i>All Hazard Mitigation Plan with Short and Long-Term Risk Reduction Strategies</i> 	1998	<ul style="list-style-type: none"> • Plan identifiant les risques et les stratégies à mettre en œuvre pour prévenir et réduire les impacts d'événements exceptionnels et de catastrophes
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Saco Bay Regional Beach Management Plan</i> 	2000	<ul style="list-style-type: none"> • Plan de gestion des plages qui vise la protection des dunes, des milieux naturels, des écosystèmes marins, des estuaires et des bassins de drainage
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Governor's Carbon Challenge</i> 	2005	<ul style="list-style-type: none"> • Résolution engageant la Ville de Saco à réduire ses émissions de carbone incluant un objectif pour 2010.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>City of Saco Resolution : Endorsing the US Mayors Climate Protection Agreement</i> 	2006	<ul style="list-style-type: none"> • La convention conclue par les maires américains vise la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Elle comprend l'engagement à procéder à des inventaires, à l'adoption de politiques d'aménagement visant la réduction de l'étalement urbain, la préservation des espaces naturels, la création de communautés compactes qui favorisent la marche, la promotion des modes de transport alternatif, l'utilisation d'énergie propre, l'efficacité énergétique, la construction de bâtiments verts, etc.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Sea Level Rise Adaptation Working Group : Biddeford-Saco-Old Orchard Beach-Scarborough-SMRPC Action Plan</i> • <i>Sea Level Rise and Potential Impacts by the Year 2100 - A Vulnerability Assessment for the Saco Bay Communities</i> 	2011	<ul style="list-style-type: none"> • Comité de travail visant à prendre en compte les résultats de l'évaluation des risques côtiers associés au rehaussement du niveau de la mer : objectifs, principes et stratégies à mettre en œuvre.

SACO		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Land for Saco's Future</i> 	?	<ul style="list-style-type: none"> • La Ville a créé un fonds de 1,5 million de dollars à des fins d'acquisitions d'espaces naturels et d'espaces à des fins de parc : un comité composé d'un conseiller municipal et de quatre (4) citoyens a le mandat de formuler des recommandations au conseil. La Ville peut aussi accepter des dons, acquérir des servitudes ou des droits de développement en vue de préserver des terrains.
ENVIRONNEMENT BÂTI		
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Historic Preservation Commission</i> 	1990	<ul style="list-style-type: none"> • Cette commission voit à l'application de la réglementation afférente à la protection du patrimoine bâti : 175 propriétés situées dans la partie centrale, 25 propriétés dans le district des plages et 26 autres propriétés sont sous la juridiction de cette commission.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>A Zero Waste Community</i> 	2007	<ul style="list-style-type: none"> • La Ville de Saco s'est engagée par résolution à viser la cible de déchets zéro à long terme. Pour l'horizon 2010, la Ville a vait fixé comme cible une réduction des déchets résidentiels de 75%.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>2011 Comprehensive Plan Update</i> 	2011	<ul style="list-style-type: none"> • Plan d'urbanisme adopté en fonction du <i>Growth Management Act</i>
SYSTÈMES DE TRANSPORT		
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Saco Bicycle and Pedestrian Plan</i> 	2004	<ul style="list-style-type: none"> • Plan directeur des réseaux cyclables et piétonniers qui vise à répondre aux besoins des résidants et des visiteurs. Le plan définit des objectifs : améliorer l'accessibilité, la sécurité et les aménagements des corridors principaux de déplacements, contribuer à la qualité de vie et répondre aux besoins particuliers d'accessibilité des personnes à mobilité réduite ou ayant d'autres limitations.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Tri-Town Transportation Plan</i> 	2010 (en cours)	<ul style="list-style-type: none"> • Les villes de Saco, Biddeford et Old Orchard se sont réunies pour développer un plan de transport à long terme. Parmi les premières recommandations, notons : offrir des incitatifs financiers pour encourager le développement en relation avec les infrastructures de transport en commun ; mettre en place une stratégie de gestion de la demande de transport ; améliorer les services de transport en commun ; accroître les réseaux cyclables et piétonniers et favoriser des liaisons plus directes entre les communautés.
SOCIÉTÉ		
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Saco Housing Strategy</i> 	2009	<ul style="list-style-type: none"> • Prenant appui sur le plan d'urbanisme et en fonction des orientations du plan stratégique, cette stratégie pour l'habitation vise à répondre aux besoins de logement abordable.

SACO		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
		<ul style="list-style-type: none"> Trois (3) objectifs sont proposés : continuer à attirer des populations diverses (familles, célibataires, retraités, travailleurs, jeunes et vieux) par la qualité de vie ; continuer à développer une communauté verte (il s'agit d'assurer que toutes les résidences sont isolées et protégées des éléments) ; continuer à développer une communauté équilibrée avec l'objectif d'offrir au moins 10% des unités neuves pour répondre aux besoins des clientèles à revenus faibles ou modestes.
ÉCONOMIE		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Economic Development Plan</i> 	2011	<ul style="list-style-type: none"> Ce plan de développement économique vise à accroître le nombre et la qualité des emplois offerts, à diversifier le mix d'entreprises et d'emplois pour éviter la dépendance à l'égard d'un secteur et l'accroissement de l'assiette foncière non-résidentielle.
GOVERNANCE		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Sustainability Committee</i> 	2006	<ul style="list-style-type: none"> Ce comité est formé des services de l'urbanisme et des travaux publics et vise à identifier les pratiques et les projets à mettre en œuvre en vue de respecter les principes du développement durable. Principaux secteurs d'interventions : la qualité de l'eau, la gestion des eaux de ruissellement, les eaux usées, l'utilisation du sol et les espaces naturels, l'énergie, les déchets solides et le recyclage, le transport et la planification des infrastructures, et les risques environnementaux.
<ul style="list-style-type: none"> <i>City of Saco Strategic Plan</i> 	2010 2004	<ul style="list-style-type: none"> Ce plan stratégique est la 6^{ième} version, le premier plan ayant été adopté en 2004. Ce plan guide l'ensemble des activités de la Ville. Le plan distingue la vision du conseil (grande qualité de vie, développement durable de l'économie, travail de collaboration), celle des citoyens (une ville qui offre à toutes les familles une communauté qui valorise son patrimoine, son environnement, une croissance équilibrée) et celle du personnel (améliorer notre communauté en offrant des services exceptionnels). Le plan distingue la revitalisation du centre-ville, le développement et l'entretien des actifs immobiliers, la gestion de la croissance, la protection de l'environnement et le développement durable, les innovations technologiques, les investissements dans les ressources humaines, les investissements pour les services récréatifs, la capacité de répondre aux besoins financiers.
PROJETS IMMOBILIERS		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Saco Transportation Center</i> 	2009	<ul style="list-style-type: none"> Cette station du réseau ferré Amtrak a été construite par la Ville de Saco : elle est alimentée en électricité par une éolienne et la température est assurée par un système géothermique.

2.1.3 Yarmouth

La ville de Yarmouth est une municipalité située à quelque 20 km au nord-est de Portland et fait partie de la grande région de Portland. En 2000, la population était de 8 360 personnes réparties sur un territoire de près de 35 km² dont 26 étaient à caractère urbain. La ville comprend quelque 50 km de rives le long de deux (2) fleuves, Royal River et Cousins River¹⁶⁹. Elle est traversée, pour ainsi dire sectionnée, par la route 1 le long de laquelle se sont implantés commerces et industries.

La Ville de Yarmouth a été choisie en raison de sa taille et de ses antécédents en matière de planification. Son contexte particulier au sein de la région de Portland, les enjeux associés à la présence de deux (2) fleuves, sa rive atlantique et ses activités portuaires ont été des facteurs du choix. Même si cette Ville n'a pas été primée, elle a été sélectionnée entre autres en raison de son approche d'aménagement pour le corridor de la *Route 1*, une route majeure qui traverse la ville, situation qui présente des analogies avec plusieurs villes québécoises, ainsi que pour son recours à une approche relativement nouvelle aux États-Unis en matière de zonage, le « *Form-based Code* ».

En 1993, la Ville adoptait son premier plan d'urbanisme en conformité avec le *Growth Management Act*. Ce plan prévoyait des zones pour accueillir la croissance et des zones désignées rurales : il créait également le district résidentiel du village, le cœur de la collectivité. En 2010, Yarmouth a adopté un nouveau plan prenant appui sur le plan de 1993 et tenant compte de cinq (5) enjeux pour la prochaine décennie : le village de Yarmouth, la diversité de la population, le caractère historique, la *Route 1*, le caractère rural et les espaces naturels.

Le plan recommande de traduire les orientations sous la forme d'un « *Form-based Code* », une approche contemporaine qui remplace le zonage traditionnel : ce type de code ou de règlement s'articule autour de la relation entre le bâtiment et le domaine public, la forme et la volumétrie des bâtiments en relation entre eux, l'échelle et le type de rues et d'îlots¹⁷⁰.

Dès la fin des années 1980, Yarmouth a mis sur pied un vaste programme d'acquisitions de terrains à des fins de conservation et d'aménagement d'espaces et de parcs publics. En 2007, la Ville s'est dotée d'une politique de gestion pour assurer la pérennité de ces espaces. La nouvelle politique prend appui sur une vision du rôle et de la contribution des espaces naturels et propose deux (2) concepts : la communauté où l'on peut marcher (« *walkable community* ») et les régions éco-récréatives.

Compte tenu de l'importante circulation qui emprunte la *Route 1* et du développement riverain, la Ville a adopté en 1999 des critères de design pour l'aménagement des terrains situés le long de la route 1 qui encadrent l'apparence, la forme et les relations fonctionnelles. Ces critères concernent l'aménagement et le design des sites, l'architecture, l'aménagement paysager, l'éclairage, l'affichage et la publicité.

Yarmouth a récemment entrepris une planification détaillée pour le corridor de part et d'autre du fleuve Royal River dont le caractère identitaire est très important. Yarmouth a surtout privilégié jusqu'à présent des interventions concernant la dimension environnement naturel et bâti.

¹⁶⁹ Rappelons qu'en anglais, le terme « river » fait à la fois référence à une rivière et à un fleuve. Il s'agit ici de fleuves puisque ces deux (2) cours d'eau se jettent dans l'océan Atlantique.

¹⁷⁰ Form-based Codes Institute <http://www.formbasedcodes.org/>

YARMOUTH		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
ENVIRONNEMENT NATUREL		
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Yarmouth Land Stewardship Plan</i> 	2007	<ul style="list-style-type: none"> • Ce plan de gestion des espaces naturels et de conservation vise à assurer la pérennité des espaces acquis par la Ville, à encadrer la politique d'acquisition et à orienter l'aménagement et l'utilisation des espaces acquis.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Royal River Corridor Master Plan (Draft)</i> 	2008	<ul style="list-style-type: none"> • Ce plan directeur vise le corridor sis de part et d'autre du fleuve Royal River et repose sur des principes de développement durable notamment : la mixité des usages, l'accroissement des densités, la création de réseaux de sentiers piétonniers et réseaux récréatifs interconnectés, la protection et la mise en valeur des habitats.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Fisheries and Aquatic Habitat Restoration Feasibility Study - Royal River Restoration Project</i> 	2010	<ul style="list-style-type: none"> • Cette étude de faisabilité vise à déterminer les conditions en vue de rétablir les habitats halieutiques et de mettre en valeur les fonctions écologiques du fleuve Royal River où plusieurs barrages ont été érigés. L'étude concerne également les infrastructures, les fonctions récréatives, historiques et archéologiques.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Greenprint Yarmouth</i> 	2011	<ul style="list-style-type: none"> • Cette initiative vise à impliquer les résidants dans l'élaboration d'un plan détaillé pour les espaces naturels et les espaces récréatifs pour les prochains 100 ans, en ligne avec le plan d'urbanisme. • L'objectif est de lier la terre, l'eau et la population ; de créer un réseau connecté d'espaces naturels, de terrains de jeux, de parcs, de zones de conservation, d'accès aux berges, de cimetières, de sentiers, de fermes en exploitation, de paysages et de sentiers piétonniers.
ENVIRONNEMENT BÂTI		
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Route One Corridor Design Guidelines</i> 	1999	<ul style="list-style-type: none"> • Critères pour l'aménagement, le développement et le redéveloppement des terrains sis de part et d'autre de <i>Route 1</i>. • Les critères concernent : la planification et le design des sites, l'architecture, l'aménagement paysager, l'éclairage, l'affichage et la publicité.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Comprehensive Plan 2010</i> 	2010 1993	<ul style="list-style-type: none"> • Plan d'urbanisme adopté selon les principes du <i>Growth Management Act</i> et prenant appui sur le plan de 1993 • Parmi les nouvelles orientations, soulignons : les objectifs en matière de mobilité durable
SYSTÈMES DE TRANSPORT		

YARMOUTH		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
SOCIÉTÉ		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Reassurance Program</i> 	2001	<ul style="list-style-type: none"> Ce programme mis sur pied par la Ville de Yarmouth vise à créer un sentiment de sécurité pour des citoyens âgés, des personnes vivant seules ou des personnes ayant des déficiences physiques ou mentales. Chaque jour, la personne inscrite au service communique avec le service de police pour l'informer de son état : si la personne ne communique pas avec le service et ne peut être rejointe, un policier est envoyé à son domicile. À ce service s'ajoutent des activités de loisir organisées pour cette clientèle.
ÉCONOMIE		
GOVERNANCE		
PROJETS IMMOBILIERS		

IV.2.2 Le Maryland

Le Maryland a une longue feuille de route en matière de planification du territoire et de développement durable¹⁷¹. Le Maryland a été le premier à se doter d'une commission de planification à l'échelle de l'état aux États-Unis, le Maryland State Planning Commission, dès 1933. En 1956, un rapport soulignait l'importance pour l'état d'apporter un appui aux administrations locales en vue de les aider à définir des objectifs à long terme et à coordonner la planification au niveau de l'état, ce qui donna naissance en 1959 au ministère de la planification du Maryland (« State Planning Department »). La gestion des eaux du bassin versant du fleuve Potomac ainsi que du bassin du fleuve Susquehanna impliquant trois (3) états ont été parmi les premières priorités. En 1961, le Maryland était le premier état à créer une agence spécifiquement dédiée à la préservation patrimoniale, le Maryland Historical Trust. En 1969, le Maryland se dote d'un programme visant l'acquisition et l'aménagement d'espaces récréatifs et naturels financés à même les revenus de l'État provenant de la taxe foncière de mutation, le *Program Open Space*.

Dès 1970, le Maryland adoptait une loi imposant l'obtention d'un permis pour toute modification des milieux humides situés en zone côtière ainsi que des mesures de compensation pour la perte de milieux humides. En 1984, le *Chesapeake Bay Critical Areas Act* associe l'État et les administrations locales dans la préservation des habitats et des ressources aquatiques notamment par la désignation de toutes les terres situées à moins de 305 mètres de la ligne des marées ou adjacentes à des milieux humides côtiers en tant que zone sensible (« *critical area* »).

En 1977, le Maryland crée une fondation dont le mandat vise la protection des terres agricoles, le Maryland Agricultural Land Preservation Foundation qui à ce jour a préservé près de 110 000 hectares. D'autres lois ont suivi notamment le *Stormwater Management Act* de 1982 obligeant le traitement des eaux de ruissellement sur le site pour tout nouveau développement et le *Non-Tidal Wetlands Act* de 1989, une loi émulant celle sur les milieux humides côtiers mais s'appliquant à tous les autres milieux humides. En 1987, le *Chesapeake Bay Agreement* a été signé par les gouverneurs de la Pennsylvanie, du Maryland et de la Virginie, le maire de Washington D.C., l'administrateur de l'Environmental Protection Agency (EPA) et le président de la Chesapeake Bay

¹⁷¹ Les éléments présentés ici proviennent principalement : MARYLAND (2011). Smart Growth Is Not New to Maryland, Part 1

Commission : cette entente visait à assurer la protection et la remise en état de la baie de Chesapeake.

En matière de planification du territoire, c'est en 1974 que le Maryland adopte le *Land Use Act* qui mandate le ministère à préparer un plan d'aménagement et de développement visant la promotion du bien-être général et la prospérité via une coordination du développement à l'échelle de l'État : le plan devait reposer sur des études touchant l'économie, la géographie physique et les conditions et les tendances sociales¹⁷². Cette loi imposait au ministère de consulter les administrations locales, les commissions régionales de planification, les institutions en matière d'éducation, les organismes de recherche et la société civile. Cette loi accordait aux municipalités et counties des pouvoirs en matière de planification, notamment celui d'adopter des plans d'aménagement et de développement (« *comprehensive plans* »). Les municipalités et les counties ne sont pas obligés d'adopter de tels plans : lorsqu'elles le font, elles doivent alors se conformer aux orientations définies par l'État.

En 1992, le Maryland adopte le *Economic Growth, Resource Protection, and Planning Act* qui comprenait sept (7) éléments de vision que l'on pourrait assimiler à des objectifs dont devaient tenir compte les plans locaux d'aménagement et de développement (« *comprehensive plans* ») : cette loi s'est inspirée du *Chesapeake Bay Agreement*. Au 1^{er} juillet 1997, presque toutes les administrations locales dotées de tels plans s'étaient conformées à cette obligation¹⁷³.

C'est finalement en 1997 que le Maryland va se doter d'un programme de Croissance intelligente qui se distingue par son approche qui privilégie la mise en place d'incitatifs plutôt que l'adoption d'un cadre réglementaire¹⁷⁴.

Le *Smart Growth and Neighborhood Conservation Act* comprend deux (2) composantes :

- Un programme destiné aux zones de financement prioritaires (« Priority Funding Areas ») où l'État offre du financement en support au développement des infrastructures (autoroutes, égout et aqueduc, développement économique, etc.) et vise à favoriser le développement des collectivités existantes - pour être reconnue, une zone doit respecter des critères en matière de densité, de disponibilité de l'eau potable et des services d'assainissement de l'eau et être identifiée en tant que zone de croissance au plan d'aménagement et de développement ;
- Un programme visant le milieu rural (« Rural Legacy Program ») qui met l'accent sur la préservation des ressources naturelles, des terres agricoles et des forêts.

En 2006, deux changements importants ont été apportés à cette législation imposant aux counties et aux municipalités d'inclure un plan de gestion des ressources en eau ainsi que l'identification des zones de développement futur dans les plans d'aménagement et de développement.

La décision du ministère de la Défense de fermer ou réduire la taille des bases militaires au New Jersey, en 2005, allait être accompagnée de changements importants au Maryland où il était prévue que cette décision devrait s'accompagner dès 2011 de l'arrivée de 30 000 militaires et civils et de quelque 28 000 nouveaux ménages. Les répercussions appréhendées ont conduit à la création d'un groupe de travail sur la croissance et le développement futur (« Task Force on the Future for Growth and Development ») en 2007 dont le rapport¹⁷⁵ publié en 2008 a mené à des changements législatifs en matière de planification.

¹⁷² MARYLAND (2011). PlanMaryland - Revised Draft Plan

¹⁷³ MARYLAND (2010). Smart, Green and Growing, Planning Guide Updated for 2010

¹⁷⁴ UNIVERSITY OF MARYLAND (2011). Indicators of Smart Growth in Maryland

¹⁷⁵ MARYLAND (2008). Where Do We Go from Here?

En 2009, le Maryland modifie les éléments de vision à inclure dans les plans : portés à 8 en 2000, l'amendement les révisé et les porte à 12 :

- Qualité de vie assurée par une gestion intégrée de l'air, de l'eau et du sol créant des communautés durables et protégeant l'environnement ;
- Participation citoyenne à la planification et à la mise en œuvre, des citoyens conscients de leurs responsabilités dans l'atteinte des objectifs ;
- Concentration de la croissance dans des zones existantes ou adjacentes à celles-ci, ou dans de nouvelles zones choisies stratégiquement ;
- Aménagement compact, mixité des usages, favorisant la marche, respectant le caractère local et exploitant la proximité des infrastructures actuelles ou planifiées de transport en commun, bref utilisation efficace du sol et des ressources, préservation des systèmes et réseaux naturels et récréatifs et des ressources historiques, culturelles et archéologiques ;
- Infrastructures et ressources en eau suffisantes et adéquates pour répondre aux besoins de la population et des entreprises ;
- Système de transport multimodal, sécuritaire, pratique, abordable et efficace ;
- Offre diversifiée de logement (densité, types, taille, prix, clientèles) ;
- Développement économique et exploitation des ressources naturelles qui offrent des opportunités d'emploi pour tous ;
- Protection de l'environnement, une gestion prudente pour assurer la restauration et le maintien de la qualité de l'air et de l'eau, des systèmes naturels et des espèces vivantes ;
- Conservation des ressources incluant les paysages ;
- Gouvernance partagée et responsable en vue d'assurer une croissance équilibrée tout en protégeant les ressources ;
- Mise en œuvre intégrée et horizontale à travers les stratégies, politiques, programmes et financement, à tous les niveaux de gouvernement.

Le Maryland adopte aussi le *Smart, Green, and Growing Act* (aussi nommé le *Smart and Sustainable Growth Act*) qui définit pour la première fois un objectif au niveau de l'état quant à la part de la croissance qui doit être réalisée au sein des zones prioritaires et impose aux administrations locales de définir un objectif à cet égard.

La loi impose aussi à toutes les administrations locales (à l'exception de celles qui émettent moins de 50 permis de construction par année¹⁷⁶) l'obligation de faire rapport annuellement sur l'atteinte des objectifs sur la base d'indicateurs : pourcentage de la croissance réalisée dans les zones prioritaires ; densité nette de la croissance au sein des zones prioritaires et à l'extérieur ; création de lots et permis de construction résidentielle et commerciale dans et hors zones prioritaires ; nombre d'hectares agricoles préservés par le biais d'un financement local. Obligation est également faite de procéder à une analyse de la capacité à accueillir de nouveaux développements, analyse qui doit être mise à jour tous les trois ans ou dans le cas d'un changement majeur au zonage ou à l'utilisation du sol.

En ce qui a trait à l'objectif local fixé pour la part de la croissance à réaliser dans les zones prioritaires, le rapport doit aussi inclure cet objectif, l'échéancier de réalisation, les ressources nécessaires en infrastructures au sein des zones prioritaires et pour la préservation de terres à l'extérieur des zones, et le progrès accompli dans l'atteinte de cet objectif.

¹⁷⁶ Le texte ne précise pas le type de permis, seulement « building permits ».

Cette obligation nouvelle découle du constat qu'il était difficile de tracer un portrait réel de l'impact de la loi de 1997 sur les conditions de développement^{177,178}.

Soulignons que cette loi a aussi clarifier les obligations des administrations locales eu égard au respect des orientations gouvernementales et à leurs mises en œuvre dans le cadre des plans d'aménagement et de développement.

Parmi les autres suites au rapport du groupe de travail, il faut souligner le réexamen des mesures incitatives de revitalisation des quartiers¹⁷⁹. En 2010, le Maryland a adopté le *Sustainable Communities Act* dont le principal objet a été de regrouper sous une même désignation un ensemble de programmes existants tels que le *Community Legacy*, le *Neighborhood Business Works* et d'autres programmes de revitalisation : cette loi met également l'accent sur le transport dans les communautés plus âgées.

Au niveau des incitatifs fiscaux, les crédits de taxes pour la rénovation de bâtiments historiques commerciaux et résidentiels sont maintenus à 20% des montants admissibles : dans le cas des bâtiments historiques commerciaux, les crédits peuvent atteindre 25% dans le cas des bâtiments certifiés LEED Or. Un nouveau crédit de taxes pour des projets qui n'ont pas un caractère historique est accordé pour des projets commerciaux dans des communautés durables identifiées. La loi prévoit également des subventions et des prêts pour des organismes à but non lucratif.

En 2010, par voie législative, le Maryland a transformé le groupe de travail en une commission permanente, la *Maryland Sustainable Growth Commission*, dont le mandat consiste à conseiller l'État sur les questions de croissance et de développement. Cette Commission est composée à la fois de représentants des divers ministères, mais aussi, de représentants des associations municipales et de counties, de régions, d'organismes environnementaux et de l'industrie immobilière. La Commission est créée pour une période de 10 ans et les membres de la Commission sont nommés pour un mandat de cinq (5) ans. Les mandats principaux sont orientés sur des questions de long terme : évaluation des progrès accomplis dans la mise en œuvre des visions ; identification des besoins en infrastructures ; promotion de la coordination en matière de planification ; évaluation de la mise en œuvre de la *Smart, Green, and Growing Act*.

En 2008, le gouverneur de l'État a mandaté le *Department of Planning* en vue de développer un plan de développement pour l'État, PlanMaryland¹⁸⁰. En 2011, ce plan fait l'objet de consultations. PlanMaryland vise à :

- Améliorer la manière dont les agences et ministères de l'État et les administrations locales travaillent de concert en vue de l'atteinte d'objectifs communs en matière de croissance, de développement et de conservation ;
- Répondre aux besoins d'accueillir environ un million de nouveaux résidents, 500 000 nouveaux ménages et 600 000 nouveaux emplois d'ici à 2035, sans sacrifier l'agriculture et les ressources naturelles ;
- Stimuler le développement économique et la revitalisation des villes et des communautés ;
- Assurer la conservation de plus de 120 000 hectares de terres agricoles ;
- Épargner près de 1,5 milliards de dollars en coûts d'infrastructures sur les prochains 20 ans en adoptant des pratiques de Croissance intelligente.

¹⁷⁷ Voir à ce propos : UNIVERSITY OF MARYLAND (2011). Indicators of Smart Growth in Maryland déjà cité et WALLS, MARGARET (2008). Smart Growth @10: A Critical Examination of Maryland's landmark Land Use Program

¹⁷⁸ MARYLAND (2007). Growing Smarter

¹⁷⁹ MARYLAND (2010). Sustainable Maryland - Accelerating Investment in the Revitalization and Livability of Maryland's Neighborhoods

¹⁸⁰ MARYLAND (2011). PlanMaryland, Revised Draft Plan, September 2011

Le Maryland est aussi fortement engagé dans la réponse aux changements climatiques. La Maryland Commission on Climate Change est notamment responsable du développement d'une stratégie intégrée visant à réduire la vulnérabilité du Maryland face aux changements climatiques. La préoccupation centrale concerne l'impact du rehaussement du niveau de la mer¹⁸¹.

En matière de développement durable, une toute nouvelle initiative a été mise en œuvre par l'Environment Finance Center de l'University of Maryland, un centre qui est un partenaire de l'EPA. Cette initiative vise la certification des municipalités, *Sustainable Maryland Certified*, une reconnaissance des mesures mises en place par les municipalités en relation avec l'atteinte des objectifs de développement durable et des 12 éléments de vision.

Ce programme à caractère volontaire s'adresse aux 157 municipalités du Maryland. Les municipalités doivent s'inscrire par voie de résolution du conseil et soumettre des projets suivant les catégories du programme : elles doivent obligatoirement soumettre des projets dans deux (2) catégories, soit la mise sur pied d'une « équipe verte » (« *green team* »)¹⁸² et l'adoption d'un plan d'action par cette équipe. Elles doivent aussi soumettre deux (2) actions parmi six (6) actions dites prioritaires à savoir : l'aménagement de jardins communautaires, un bilan énergétique, une évaluation de l'empreinte carbone de la municipalité, une politique d'achat écoresponsable, un plan de gestion de bassin versant ou un programme de gestion des eaux de ruissellement.

La certification est accordée pour une période de trois (3) ans et ne comporte en 2011 qu'un niveau. Il est prévu d'ajouter aux catégories d'actions, des actions dans le secteur du transport et de définir trois (3) niveaux de certification : bronze, argent et or. En novembre 2011, 11 municipalités étaient inscrites au programme.

Le Maryland comptait une population de plus de 5,8 millions de personnes en 2010. L'état comprend 24 counties incluant Baltimore qui est à la fois une ville et un county et 157 municipalités : la taille médiane des municipalités est de 1 300 habitants.

Compte tenu du rôle exercé par les counties au niveau de la planification du territoire, les études de cas réalisées pour le Maryland concernent trois (3) counties : Carroll County, situé à 50 km au nord de Baltimore, au centre du Maryland, et faisant partie de la région métropolitaine de Baltimore, qui comptait une population de plus de 167 000 personnes en 2010 ; Frederick County, à l'ouest de Carroll County et situé à l'extérieur de la région métropolitaine de Baltimore, qui comptait près de 234 000 personnes en 2010 ; Talbot County du côté est de la baie de Chesapeake, qui comptait une population de près de 38 000 personnes en 2010.

Il est important de souligner que les counties exercent des compétences qui leur sont déléguées par les états, notamment dans les secteurs de l'éducation, de la santé et des services sociaux : ces compétences n'étant pas sous la responsabilité des municipalités québécoises, les études de cas ne font pas état des mesures mises en place par les counties dans ces domaines, ce qui explique entre autres, le fait qu'il n'y a pas d'information présentée sur la dimension sociale dans les trois (3) études de cas présentées ici-bas.

¹⁸¹ MARYLAND COMMISSION ON CLIMATE CHANGE. Comprehensive Strategy for Reducing Maryland's Vulnerability to Climate Change (2008). Phase I: Sea-Level Rise and Coastal Storms; (2011). Phase II: Building societal, economic, and ecological resilience

¹⁸² SUSTAINABLE MARYLAND CERTIFIED (2011). Growing Your Green Team - A Handbook for Sustainable Maryland Communities

2.2.1 Carroll County

Carroll County est situé à quelque 50 km au nord-ouest de Baltimore et à 90 km au nord de Washington D.C. et a une superficie de 1 170 km². Ce county est l'un des sept (7) qui composent la région métropolitaine de Baltimore. Il comprend huit (8) municipalités qui ne regroupent que 28% de la population, le reste étant réparti dans des milieux à caractère rural. Carroll County comptait quelque 54 600 emplois en 2009 dont 15,4% dans les administrations publiques et 16,3% dans l'éducation et la santé : le secteur manufacturier représentait 7,8% de l'emploi.

Carroll County est néanmoins une banlieue de la région métropolitaine de Baltimore puisque 54,5% de sa population active travaillait à l'extérieur du county. La population du county a connu une hausse de 10,7% entre 2000 et 2010. La population est en très grande majorité (96,6%) de race blanche alors que dans l'ensemble de la région métropolitaine, la population de race noire représente 27,7% de la population (et 64,3% de la ville de Baltimore).

Carroll County a été choisi en raison de sa situation géographique et de sa composition à dominante rurale dans une grande agglomération urbaine. En 2008, Carroll County s'est vu décerner le prix *Community ENERGY STAR* décerné par NACo (National Association of Counties) et l'EPA en reconnaissance de ses efforts en matière d'efficacité énergétique de son administration et de ses résidents. Le county a signé en 2007 la *US Cool Counties Climate Stabilization Declaration*. Carroll County est aussi reconnu pour la mise en place d'une politique visant la préservation des terres agricoles qui ont permis en date de 2009 de conserver quelque 22 000 hectares de terres agricoles par l'entremise de servitudes.

La plupart des plans et documents identifiés ont été adoptés ou réalisés en raison d'obligations imposées par l'État du Maryland et l'on n'a pu trouver d'initiatives véritablement locales. Le caractère essentiellement rural de la population de Carroll County est possiblement un facteur qui explique le peu de mesures mises en place par le county que l'on peut associer au développement durable. Situé dans un état reconnu pour ses avancées en matière de développement durable, ce county, ou du moins ses élus actuels, se démarque par son attachement aux valeurs traditionnelles, notamment en ce qui concerne la défense des droits de propriété individuelle et la préséance à accorder aux pouvoirs exercés par les élus locaux. Soulignons que ce county a adopté une résolution demandant à l'État du Maryland de surseoir à l'adoption de PlanMaryland invoquant notamment des préoccupations relatives aux rôles des élus locaux.

CARROLL COUNTY		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
ENVIRONNEMENT NATUREL		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Agricultural Land Preservation Program</i> 	1979 (?)	<ul style="list-style-type: none"> Ce programme financé conjointement par le county et l'État vise la préservation des terres agricoles : les propriétaires de terres agricoles cèdent leurs droits de développement à l'État en échange d'incitatifs financiers pour compenser cette perte et s'engagent à assurer l'exploitation des terres. Ce programme a permis de préserver quelque 22 000 hectares depuis sa mise en application, il y a une trentaine d'années.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Park Legacy Fund</i> 	2011	<ul style="list-style-type: none"> Création d'un fonds permettant aux individus, aux familles, aux entreprises et aux corporations de verser des contributions en nature ou en argent en vue de suppléer au manque à gagner du financement de l'État pour l'acquisition et le développement de parcs et d'espaces naturels. En effet, le programme du Maryland, Program Open Space, est financé à même les revenus des taxes de mutation foncière qui ont périclité avec la crise économique : les montants versés au county sont passés de 3,6 millions de dollars en 2007 à 333 000\$ en 2011.
ENVIRONNEMENT BÂTI		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Design Guidelines Historic Preservation Commission</i> 	1999	<ul style="list-style-type: none"> Le Carroll County Historic District Commission a été créé en 1970. En 1999, cette commission a adapté un guide préparé par le Maryland Association of Historic District Commissions au contexte du county. Les lignes directrices visent à guider la restauration et la réhabilitation de même que la nouvelle construction dans les districts historiques. Ces lignes directrices se superposent au zonage et visent à préserver, stabiliser et améliorer le patrimoine en encadrant la nouvelle construction, les modifications, la reconstruction, le déplacement et la démolition de sites et de structures.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Design Expectations</i> 	2006	<ul style="list-style-type: none"> Ce guide vise à proposer des lignes directrices concernant l'architecture locale, les nouveaux bâtiments, l'aménagement des sites, le choix des matériaux, l'éclairage, l'affichage et le contrôle du bruit. Il s'agit d'un guide incitatif et non de normes à respecter. L'objectif principal est de susciter des développements au caractère unique qui tirent profit du caractère local et de l'histoire du county.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Ten Year Solid Waste Management Plan 2002-2012</i> 	2007 1979 1983 1996 1999 2002	<ul style="list-style-type: none"> Carroll County a adopté son premier plan de gestion des déchets solides en 1979 et y a apporté des modifications à plusieurs occasions. En 2007, le plan a été modifié en vue de se conformer aux obligations dictées par l'État du Maryland. Le county doit soumettre un rapport sur les progrès accomplis à tous les trois (3) ans et est tenu de soumettre un nouveau plan en 2017.

CARROLL COUNTY

DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
		<ul style="list-style-type: none"> En vertu de la législation du Maryland, le county est tenu de recycler 20% des déchets solides. La majorité des déchets solides sont acheminés vers des sites d'enfouissement situés à l'extérieur du county, une situation qui devrait perdurer jusqu'en 2017, malgré les efforts en matière de recyclage et de compostage.
<ul style="list-style-type: none"> <i>County Renewable Waste-to-Energy Facility</i> 	2009	<ul style="list-style-type: none"> En vue de réduire l'enfouissement des déchets, Frederick County et Carroll County, deux counties voisins, ont entrepris une étude conjointe en vue de la construction d'une usine de production d'énergie alimentée par 1 500 tonnes par jour de déchets. En 2009, ils ont conjointement conclu une entente avec le Northeast Maryland Waste Disposal Authority en vue de la construction de cette installation qui sera située dans Frederick County.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Sustainability Plan 2010</i> 	2010	<ul style="list-style-type: none"> Ce plan a été élaboré par un groupe de 30 personnes qui représentent tous les segments de la société. Ce plan propose des orientations en vue de répondre aux enjeux économiques, aux obligations fédérales et de l'État du Maryland en matière de réduction des gaz à effet de serre et à l'utilisation d'énergies de sources non-renouvelables, aux changements climatiques et aux préoccupations exprimées par la population. Le plan aborde neuf (9) thèmes: participation et engagement des citoyens, développement économique, énergie renouvelable, efficacité énergétique, déchets, transport, utilisation du sol, agriculture et planification à long terme. Il propose un état de la situation, des objectifs et des stratégies. Il n'est pas possible de savoir quel rôle est attendu de ce plan, qui en assurerait la mise en œuvre et quel lien il entretient notamment avec le plan d'aménagement et de développement.
<ul style="list-style-type: none"> <i>2010 Draft Master Plan: Challenges and Choices – Approved by the Planning Commission but Rejected by the Board of Commissioners</i> 	2010 2000	<ul style="list-style-type: none"> Ce plan d'aménagement et de développement propose des révisions, des changements et des mises à jour du plan adopté en 2000. Il a été développé et adopté par la Commission responsable de la planification. Le plan vise à répondre aux 12 éléments de vision énoncés par le Maryland. Ce plan propose des orientations dans 10 secteurs : agriculture, participation communautaire, emploi et développement économique, habitation, coopération inter-juridiction, utilisation du sol et gestion de la croissance, parcs, aires prioritaires de préservation et transport.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Recommendations to review Draft Master Plan – Presented by the Board of Commissioners</i> 	2011	<ul style="list-style-type: none"> Les commissaires du county ont refusé d'adopter le plan d'aménagement et de développement proposé. Les principaux motifs invoqués sont : la défense des droits de propriété et leur opposition à toute intervention gouvernementale pouvant modifier, enlever ou priver les

CARROLL COUNTY		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
		<p>citoyens des droits d'usage qu'ils ont acquis au moment de l'achat de leur résidence, de leur terrain ou de leur entreprise ; le rejet de la densification et de la plupart des principes de la Croissance intelligente.</p> <ul style="list-style-type: none"> Les commissaires recommandent : que toute initiative dite de développement durable soit soumise à une analyse coût-bénéfice ; que les programmes qui requièrent des subventions ne sont pas durables et doivent être rejetés ; que l'abordabilité doit primer. Les commissaires proposent à leur tour 14 stratégies qui doivent être prises en compte pour la révision du plan d'aménagement et de développement.
SYSTÈMES DE TRANSPORT		
SOCIÉTÉ		
ÉCONOMIE		
GOVERNANCE		
<ul style="list-style-type: none"> <i>US Cool Counties Climate Stabilization Declaration</i> 	2007	<ul style="list-style-type: none"> En 2007, Carroll County a endossé par voie de résolution la déclaration des US Cool Counties visant à collaborer avec le fédéral, l'état et les gouvernements locaux en vue d'atteindre les cibles fixées pour 2050 pour la stabilisation du climat. Les engagements prévus à la résolution sont : <ol style="list-style-type: none"> Effectuer un inventaire des émissions de gaz à effet de serre associées aux activités du county et mettre en place des politiques, programmes et mesures qui permettront de réduire de manière significative les GES. Travailler en étroite collaboration avec tous les paliers de gouvernement pour réduire les émissions de GES. Promouvoir auprès du Congrès américain et de l'administration la nécessité d'adopter des programmes nationaux multisectoriels, des limites établies en fonction des marchés et des incitatifs à la réduction des émissions de GES.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Waste Reduction and Buy Recycled Product Policy</i> 	2008	<ul style="list-style-type: none"> Cette politique administrative vise à mettre en place des pratiques efficaces et écoresponsables relatives à la gestion des déchets associés aux activités administratives du county : réduction des quantités de déchets, prolongement de la vie utile des produits en favorisant la réutilisation, le recyclage et l'acquisition de matériel ou de produits recyclés.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Resolution to Defer Adoption of Plan Maryland proposal</i> 	2011	<ul style="list-style-type: none"> Cette résolution demande à l'État de surseoir pour un an à l'adoption du Plan de l'état, PlanMaryland, pour permettre aux élus d'en évaluer les conséquences et de l'analyser. La résolution rappelle que la planification est une responsabilité locale des élus locaux et s'inquiète que le plan proposé confère une plus grande responsabilité à des organismes ou agences composés de non élus.
PROJETS IMMOBILIERS		

2.2.2 Frederick County

Frederick County est situé à quelque 75 km au nord-ouest de Baltimore et constitue, avec ses 1 728 km², le plus grand en superficie de tous les counties du Maryland. Il est contigu à Carroll County mais ne fait pas partie de la région métropolitaine de Baltimore. Il comprend 12 municipalités qui regroupent 44% de la population : Frederick City est la plus grande municipalité avec une population de 65 239 en 2010, soit près des deux tiers de la population habitant les 12 municipalités.

Frederick County comptait 91 570 emplois en 2009 dont 17,1% dans les administrations publiques et 12,9% dans l'éducation et la santé : le secteur manufacturier ne représentait que 5,5% des emplois totaux. Malgré ce nombre important d'emplois, 41,7% de sa population active travaillait à l'extérieur principalement dans les counties voisins de Washington et Montgomery, et non à Baltimore.

La population du county a connu une hausse de 19,5% entre 2000 et 2010, l'un des trois (3) counties ayant connu la plus forte croissance au Maryland, avec une urbanisation accrue le long de l'*Interstate 70*. Cette croissance s'est accompagnée d'une diversification de la population, notamment par l'arrivée importante de population d'origine asiatique ou de population hispanique : en 2000, 88% de la population était de race blanche alors qu'en 2010, cette proportion n'était plus que de 78%.

Frederick County est présenté par le Maryland comme un « *smart growth success* »¹⁸³ en raison de l'ensemble de ses initiatives en matière de développement durable.

En 2008, le county a entrepris un ensemble de mesures associées à la gestion de la croissance (« *Growth Management Initiatives* ») dont la révision du Plan d'aménagement et de développement du county (« *Comprehensive Countywide Plan* ») et du zonage correspondant.

En 2009, le county a créé un bureau voué à un environnement durable, Office of Environmental Sustainability (OES) dont l'objectif premier est la mise en œuvre de pratiques et de politiques touchant les activités du county : les principaux secteurs d'intervention sont la conservation, l'énergie renouvelable et l'appui aux projets de construction de bâtiments verts, tant pour l'administration que pour le county dans son ensemble.

L'OES joue un rôle de coordination entre les divisions et services du county ainsi qu'avec la communauté. En avril 2009, le county a créé une commission du développement durable composée de citoyens et en août 2009, a constitué une équipe d'employés dédiés à la mise en œuvre des actions de développement durable.

Le county a notamment mis sur pied un programme qui s'adresse au secteur résidentiel, le *Green Homes Challenge*, dont les objectifs sont de conserver l'énergie, d'adopter des habitudes de vie durables et d'utiliser des énergies renouvelables. Ces trois (3) défis sont accompagnés de programmes de certification.

Frederick County est membre de l'U.S. Green Building Council. Il a construit une bibliothèque à Brunswick qui devrait être certifiée LEED-Argent. Le County a aussi adopté des pratiques vertes au Catoclin Creek Nature Center : toit végétalisé, chauffage par géothermie, choix de plantes indigènes pour l'aménagement paysager et mise en œuvre de programmes d'éducation en environnement.

¹⁸³ MARYLAND (2009). Frederick County Smart Growth Successes

FREDERICK COUNTY		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
ENVIRONNEMENT NATUREL		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Farm Guide 2010</i> 	2010	<ul style="list-style-type: none"> Ce guide a été préparé en vue de mieux faire connaître l'agriculture du county, une activité économique importante. Les produits frais du county sont identifiés au moyen d'un label, <i>Homegrown Here</i>, pour encourager l'agriculture locale.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Land Preservation, Parks, and Recreation Plan</i> 	2006	<ul style="list-style-type: none"> Ce plan vise à assurer une approche intégrée et coordonnée en matière de parcs et d'espaces récréatifs, de préservation des terres agricoles et de protection des ressources naturelles. Ce plan est un intrant pour le Plan d'aménagement et de développement du county.
ENVIRONNEMENT BÂTI		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Frederick County - Smart Growth Successes</i> 	2009	<ul style="list-style-type: none"> Ce document préparé par le ministère de la planification du Maryland propose des exemples de la mise en œuvre des principes de la Croissance intelligente dans le county, en vue de sensibiliser les responsables et la population.
<ul style="list-style-type: none"> <i>County Renewable Waste-to-Energy Facility</i> 	2009	<ul style="list-style-type: none"> En vue de réduire l'enfouissement des déchets, Frederick County et Carroll County, deux counties voisins, ont entrepris une étude conjointe en vue de la construction d'une usine de production d'énergie alimentée par 1 500 tonnes par jour de déchets. En 2009, ils ont conjointement conclu une entente avec le Northeast Maryland Waste Disposal Authority en vue de la construction de cette installation qui sera située dans Frederick County.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Greenhouse Gas Emissions Inventory Report - Community and Government Operations</i> 	2010	<ul style="list-style-type: none"> Cet inventaire des émissions de gaz à effet de serre a porté à la fois sur les activités et opérations du county en tant qu'administration publique et sur les activités de la communauté. Il a été réalisé en respectant le <i>Local Government Operations Protocol</i> développé conjointement par ICLEI, le California Air Resources Board, le California Climate Action Registry, et le Climate Registry : ce protocole vise à normaliser les méthodes et mesures pour l'évaluation des gaz à effet de serre. Ce rapport présente les résultats, pour l'année 2007, des émissions de gaz à effet de serre liées aux activités humaines. L'année 2007 servira de référence pour l'évaluation de la performance des mesures mises en place en matière de conservation énergétique et de réduction des émissions.

FREDERICK COUNTY

DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Solid Waste Management Plan 1998-2017</i> 	<p align="center">2010 1998</p>	<ul style="list-style-type: none"> • En 2010, le county a procédé à une révision de son plan de gestion des déchets solides défini pour la période de 1998 à 2017. Des modifications avaient été apportées depuis l'adoption du plan en 1998. • Cette révision a été rendue nécessaire par la décision du county, de concert avec Carroll County, de prendre le virage de la filière énergie, à savoir la production d'énergie à partir des déchets solides, <i>Waste-to-Energy</i>. • Le plan a été revu avec la collaboration d'un comité de citoyens et a fait l'objet d'un processus de consultation publique. • Le plan vise notamment à resserrer les contrôles sur les installations de gestion des déchets solides et à répondre aux normes imposées par l'État du Maryland.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Energy Efficiency and Conservation Strategy for Units of Local Governments and Indian Tribes</i> 	<p align="center">2010</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Cette stratégie concerne l'efficacité énergétique et la conservation énergétique et s'adresse aux administrations locales et aux communautés autochtones. Elle a été développée en vue de l'obtention de subventions du ministère de l'énergie des États-Unis. • Cette stratégie prend appui sur le <i>Strategic Plan</i>, le <i>Sustainability Action Plan</i>, le <i>Comprehensive Plan</i> et <i>Comprehensive Energy Plan</i>. • Cette stratégie vient en appui aux autres politiques et initiatives et définit des orientations quant à l'efficacité et la conservation d'énergie, les énergies renouvelables ou alternatives, les bâtiments verts, et l'engagement des citoyens.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Comprehensive Energy Plan</i> 	<p align="center">2010</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ce plan vise à réduire la consommation d'énergie non renouvelable de 50% d'ici 15 ans, dans les édifices à bureaux, les installations et la flotte de véhicules du county, un objectif fixé dans le Plan stratégique 2007-2011. • Les stratégies définies incluent : des mesures de conservation de l'énergie, l'utilisation de carburants issus de sources renouvelables et la production d'énergie renouvelable. • Le plan comprend des stratégies définies selon quatre (4) volets : les engagements corporatifs, les bâtiments, la flotte et les utilités publiques, et les installations de traitement et de disposition des déchets solides.
<p align="center">SYSTÈMES DE TRANSPORT</p>		
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Bikeways and Trails Design Standards</i> 	<p align="center">2003</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Inspiré des principes de la Croissance intelligente, et notamment du <i>Maryland Twenty-Year Bicycle and Pedestrian Access Master Plan</i>, ce guide établit des standards pour l'aménagement d'un réseau en site propre de sentiers naturels et de sentiers à usages multiples. • Ces normes et standards ont été développés pour faire suite à l'adoption du <i>Frederick County Bikeways and Trails Plan</i> en 1999.

FREDERICK COUNTY		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Transportation Development Plan (TDP)</i> 	2007	<ul style="list-style-type: none"> • Ce plan pour le court terme concerne la planification du transport en commun dans le county en support aux demandes annuelles de subventions. • Ce plan propose des améliorations à court terme concernant notamment le transport adapté, les interconnexions et les navettes, le niveau de service et les aménagements encourageant l'utilisation du transport en commun.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Transit-Friendly Design Guidelines</i> 	2009	<ul style="list-style-type: none"> • Clairement inspiré des principes de la Croissance intelligente et du Nouvel urbanisme (quartiers traditionnels), ce guide propose des approches intégrant l'utilisation du sol et la planification des transports et vise à promouvoir une plus grande densité, la mixité des usages, et l'aménagement d'un réseau de rues interconnectées, sécuritaires et accessibles, pour les piétons de tous les âges et de toutes les conditions, les cyclistes, les automobilistes et les véhicules de transport en commun. • Ces lignes directrices ont été développées en réponse au Plan de transport, et en conformité avec le Plan d'aménagement et de développement ainsi que d'objectifs définis par l'État ou le gouvernement fédéral.
SOCIÉTÉ		
ÉCONOMIE		
GOVERNANCE		
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Strategic Plan 2011-2015</i> 	2010	<ul style="list-style-type: none"> • Ce plan stratégique définit les priorités du county pour la période 2011-2015. L'une des missions poursuivie par ce plan est de favoriser une plus grande transparence de l'administration (« <i>open government</i> »). • Le plan définit six (6) objectifs : la création d'emplois, la création d'un environnement favorable aux entreprises, les partenariats public-privé, l'amélioration de la sécurité publique, la préservation des terres agricoles, la gestion du territoire et l'habitation, et le transport et la circulation. • L'éducation est un axe transversal d'intervention.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Sustainable Action Plan for County Operations 2011-2015</i> 	2010	<ul style="list-style-type: none"> • Ce plan vise à traduire les principes du développement durable au niveau des opérations et de la prise de décision. • Le plan définit une approche globale et systématique qui touche tous les départements et divisions et tous les employés. • Le plan définit sept (7) axes d'intervention : mener par l'exemple ; la conservation d'énergie et la réduction des émissions ; la mise en œuvre des pratiques associées aux bâtiments verts ; une politique d'achat écoresponsable ; la protection de l'infrastructure verte ; le recyclage et la réduction des déchets ; le choix de modes alternatifs de transport. • La révision de ce plan est prévue à tous les cinq (5) ans.

FREDERICK COUNTY		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
PROJETS IMMOBILIERS		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Frederick County Brunswick Library</i> 		<ul style="list-style-type: none"> Construction d'une bibliothèque à Brunswick, Certification LEED-Argent

2.2.3 Talbot County

Talbot County est situé à quelque 95 km au sud-est de Baltimore et à 117 km à l'est de Washington D.C., à l'est de la baie de Chesapeake. En 2010, la population du county atteignait 37 782 personnes sur un territoire de 692 km². Talbot County comprend cinq (5) municipalités qui regroupent près des deux tiers de la population : à elle seule, la municipalité d'Easton accueille 42% de la population du county. Les quatre (4) autres municipalités ont moins de 1 150 habitants. En 2006, le county comptait 17 786 emplois dont près de 11% dans les administrations publiques, 18% dans l'éducation et la santé et près de 9% dans l'industrie manufacturière.

La population du county a connu une hausse de 11,7% entre 2000 et 2010. La population est en majorité (82,6%) de race blanche et compte une population afro-américaine qui représente 13,7% de la population alors que la population hispanique compte pour 3,1%.

Tout comme Frederick County, Talbot County est identifié par le Maryland comme un « *smart growth success* »¹⁸⁴ en raison de l'ensemble de ses initiatives en matière de développement durable, et c'est l'une des raisons qui ont motivé son choix. Son plan de préservation des terres agricoles présente une approche intéressante du fait qu'il s'adresse à toutes les tailles d'exploitation, qu'il propose des stratégies pour rapprocher les producteurs et les consommateurs régionaux et qu'il aborde la diversification des produits céréaliers pour répondre à la demande pour les biocarburants.

Les initiatives de Talbot County sont principalement associées à l'agriculture qui est au cœur du développement économique : la plupart des initiatives découlent ou sont associées à des programmes ou à des lois du Maryland. Talbot County a aussi mis en place un projet de démonstration de la production d'énergie solaire et éolienne, profitant d'incitatifs financiers fédéraux.

¹⁸⁴ MARYLAND (2010). Talbot County Smart Growth Successes

TALBOT COUNTY		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
ENVIRONNEMENT NATUREL		
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Conservation Easements, Conservation Agreements, and Development Rights Transfer</i> 	Depuis 1977	<ul style="list-style-type: none"> • Ces mesures visent à protéger du développement les terres agricoles. Les servitudes (« <i>conservation easements</i> ») totalisaient quelque 9 700 hectares, en date de 2002. • En vertu d'un programme du Maryland cogéré avec le county, le Maryland Agricultural Land Preservation Foundation, près de 3 300 hectares étaient protégés en vertu d'un transfert des droits de développement en date de 2002 : les propriétaires vendent leurs droits de développement au county, sur une base volontaire. • Une autre forme de protection est accordée par le biais d'ententes de conservation signées entre les propriétaires et des organisations reconnues soit par le Maryland, soit à l'échelle nationale : près de 6 000 hectares étaient ainsi protégés en 2002. • Au total, ce sont 11,2% des terres agricoles qui étaient ainsi protégées de manière permanente.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Soil Conservation and Water Quality Plan (Conservation Plan)</i> 		<ul style="list-style-type: none"> • Un exemple de plan de conservation des sols et de contrôle de la qualité de l'eau développé spécifiquement pour un producteur agricole par le personnel du county en vue d'améliorer la gestion et d'assurer la rentabilité à long terme.
ENVIRONNEMENT BÂTI		
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Talbot County Historic District Ordinance</i> 	1976	<ul style="list-style-type: none"> • Ce règlement vise la protection et la mise en valeur du patrimoine bâti ainsi que des paysages. • Une commission est chargée de l'administration du règlement (« <i>Historic Preservation Commission</i> »). • Le county a aussi créé le <i>Talbot County Village Center Board</i>, chargé de développer de concert avec les autorités locales, des plans d'aménagement et de mise en valeur des centres de villages.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Comprehensive Plan (révision en cours)</i> 	2005	<ul style="list-style-type: none"> • L'objectif premier de ce plan d'aménagement et de développement est la préservation de la qualité de vie et du caractère rural tout en assurant la santé, la sécurité et le bien-être des citoyens. L'environnement est reconnu comme l'actif économique le plus important du county et la priorité est donnée à la protection des terres agricoles, des cours d'eau et des productions agricoles. • Le plan définit des orientations sur un horizon de 20 ans et fait suite à un important processus de consultation : il est tenu par la loi d'être révisé à tous les six (6) ans. • Le plan définit des objectifs et des concepts pour leurs mises en œuvre dans 11 domaines: l'utilisation du sol, le transport, les équipements et les services communautaires, la conservation rurale et agricole, la conservation des ressources naturelles et la protection des milieux sensibles, les ressources minérales, les

TALBOT COUNTY		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
		<p>parcs, la récréation et les espaces naturels, l'habitation, le développement économique, la préservation patrimoniale et culturelle, le milieu de vie et le design.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un programme de monitoring qui mesure les progrès accomplis en regard d'une année de référence.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Water Resources Element - Water Amendment to Comprehensive Plan</i> 	2010	<ul style="list-style-type: none"> • Ce document constitue une modification au plan d'aménagement et de développement en réponse à un changement législatif et définit le cadre qui régit la gestion des ressources en eau : protection des sources d'approvisionnement, des cours d'eau et des écosystèmes ripariens et gestion des sources de pollution ponctuelles et diffuses.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Talbot County - Smart Growth Successes</i> 	2010	<ul style="list-style-type: none"> • Ce document préparé par le ministère de la planification du Maryland propose des exemples de la mise en œuvre des principes de la Croissance intelligente dans le county, en vue de sensibiliser les responsables et la population.
SYSTÈMES DE TRANSPORT		
SOCIÉTÉ		
ÉCONOMIE		
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Agriculture Visioning Plan</i> 	2008	<ul style="list-style-type: none"> • En 2008, le county a adopté un plan visant à préserver les terres agricoles et à en assurer l'exploitation pour soutenir les industries agro-alimentaires. L'agriculture représente des revenus annuels de 3 milliards de dollars. • Le plan concerne à la fois les grandes exploitations céréalières, les exploitations avicoles, les exploitations de taille moyenne ainsi que les exploitations plus artisanales. • Le plan prévoit développer la commercialisation des produits régionaux par le développement d'une « marque », mettant en valeur la qualité, la sécurité et la fraîcheur des aliments de la région. • Le plan aborde également la diversification des produits céréaliers notamment pour répondre à la demande pour les biocarburants.
GOUVERNANCE		
PROJETS IMMOBILIERS		

OBJECTIFS DE PLANIFICATION

• La participation des citoyens (1973) :

Mettre en œuvre un programme de participation des citoyens à toutes les étapes du processus de planification

• La planification de l'utilisation du sol (1973)

Mettre en place un processus de planification et des politiques comme fondement de toute décision relative à l'utilisation du sol de sorte que toute décision ou action repose sur des faits documentés

• La préservation et la conservation des terres agricoles (1973)

Les terres agricoles doivent être préservées et dédiées à l'exploitation agricole en réponse aux besoins actuels et futurs pour les produits agricoles, les espaces naturels et la forêt

• La préservation et la conservation des forêts (1973)

Protéger l'économie forestière en mettant en place des pratiques forestières économiques et efficaces qui assurent la croissance et la récolte, conformes aux saines pratiques de gestion des sols, de l'air, de l'eau, des ressources naturelles et halieutiques et qui permettent la pratique de la récréation et de l'agriculture

• La protection des ressources naturelles, des paysages, des zones historiques et des espaces naturels (1973)

• Le maintien et l'amélioration de la qualité de l'air, de l'eau et du sol (1973)

• Les zones sujettes à risques naturels (1973)

Protéger les personnes et les propriétés des risques naturels

• Les besoins récréatifs (1973)

Répondre aux besoins récréatifs des résidents et des visiteurs et mettre en place, lorsque cela est approprié, des installations récréatives incluant des zones de destination pour la récréation

• Le développement économique (1973)

Assurer à travers l'état une diversité d'opportunités économiques nécessaires pour la santé, le bien-être et la prospérité des résidents

0. L'offre de logement (1973)

Répondre aux besoins en logement des résidents

1. Les infrastructures et équipements publics (1973)

Planifier et développer de manière ordonnée, efficace et au moment approprié les infrastructures et équipements publics qui constituent l'armature du développement rural et urbain

2. Le transport (1973)

Mettre en place et supporter un système de transport sécuritaire, pratique et économique

3. La conservation de l'énergie (1973)

4. L'urbanisation (1973)

Assurer une transition ordonnée et efficace du rural à l'urbain, répondre aux besoins de croissance de la population et de l'emploi au sein du périmètre d'urbanisation, assurer une utilisation efficace du sol et favoriser des collectivités viables

5. Le corridor vert de la vallée de la Willamette (1975)

Protéger, conserver, entretenir et mettre en valeur les atouts naturels, panoramiques, historiques, agricoles, économiques et récréatifs des terres situées le long de la rivière Willamette

6. Les estuaires et les milieux humides (1976)

Protéger, entretenir, développer ou restaurer les estuaires et les milieux humides pour assurer leur valeur environnementale, économique et sociale et leur diversité à long terme

7. Les rivages côtiers (1976)

Protéger, entretenir, développer ou restaurer les rivages côtiers pour assurer la protection et le maintien de la qualité de l'eau, des habitats fauniques et halieutiques, des activités dépendant de l'eau, des activités économiques et récréatives, et de l'esthétisme ; réduire les risques pour la vie humaine et les propriétés

8. Les plages et les dunes (1976)

Protéger, entretenir, développer ou restaurer les plages et les dunes ; réduire les risques pour la vie humaine et les propriétés

9. Les ressources marines (1976)

Conserver les ressources marines et leurs fonctions écologiques pour leur valeur environnementale, économique et sociale et pour le bénéfice des générations futures

IV.2.3 L'Oregon

L'Oregon est sans doute l'un des états les plus fréquemment cités pour ses innovations et son adhésion aux principes de développement durable. Dès 1969, l'Oregon définit dans le cadre du Bill 100, un programme pour la planification à l'échelle de l'état : cette loi imposait aux administrations locales l'obligation d'élaborer des plans d'aménagement et de développement (« *comprehensive plans* ») et définissait 10 objectifs pour guider les municipalités et les counties dans l'élaboration de ces plans. En 1973, comme il a été souligné dans ce rapport, l'État de l'Oregon adopte une loi qui protège les territoires agricoles et évoque les enjeux que l'on associe aujourd'hui à l'étalement urbain. Cette loi créait notamment la Land Conservation and Development Commission qui se voyait chargée de proposer des objectifs et des orientations pour l'élaboration des plans imposés par la loi de 1969. Après une imposante consultation publique, des audiences publiques et des ateliers de travail, la Commission adoptait 14 objectifs de planification auxquels s'ajoutèrent cinq (5) autres objectifs en 1975 et en 1976¹⁸⁵.

Les plans que sont tenues d'adopter les municipalités doivent se conformer à ces objectifs. Cependant, la conformité aux orientations ou lignes directrices formulées pour chacun des objectifs n'est pas obligatoire¹⁸⁶. La Commission analyse la conformité des plans et les approuve.

En 1991, la Commission adoptait des directives spécifiques à l'égard du transport (*Transportation Planning Rule (TPS)*) visant à s'assurer que le système de transport limite les problèmes de pollution atmosphérique, de circulation et de détérioration de la qualité de vie. La TPS cherchait à encourager des changements dans les modes de déplacement et la forme urbaine qui vont favoriser le recours à des modes alternatifs de transport (vélo, à pied, transport en commun). En vertu de la TPS, le ministère des transports de l'Oregon a adopté un premier plan de transport à l'échelle de l'état en 1992. Les counties et les organisations métropolitaines étaient tenus d'adopter des plans régionaux conformes au plan de l'état alors que les municipalités étaient tenues d'adopter des plans locaux conformes aux plans régionaux.

¹⁸⁵ OREGON (2010). Oregon's Statewide Planning Goals & Guidelines. Traduction libre des objectifs

¹⁸⁶ OREGON DEPARTMENT OF LAND CONSERVATION AND DEVELOPMENT <http://www.oregon.gov/LCD/goals.shtml>

“Most of the goals are accompanied by guidelines, which are suggestions about how a goal may be applied. As noted in Goal 2, guidelines are not mandatory.”

La TPS imposait également aux autorités régionales et locales de se conformer au plan des autoroutes de l'État. L'Oregon *Highway Plan* de 1999 traite explicitement de la relation entre l'utilisation du sol et le transport. La politique 1B du plan précise que l'Oregon entend assurer la coordination des décisions en matière d'utilisation du sol et de transport pour favoriser une utilisation efficace des investissements publics et vise à : maintenir la fluidité et la sécurité du système autoroutier ; favoriser un développement compact ; encourager la disponibilité et l'utilisation de modes alternatifs de transport ; d'améliorer la qualité de vie et la compétitivité économique. Le plan désigne les tronçons autoroutiers selon leur fonction urbaine : zones spéciales, centres de commerce, centres urbains d'affaires, zones urbaines.

En 2006, l'Oregon a adopté un plan de transport multimodal à l'horizon 2030 qui intègre tous les modes de transport qui forment un seul système de transport : aéroports, réseaux cyclables et piétonniers, autoroutes et routes, pipelines, ports, transport public et trains. Ce plan a remplacé tous les plans antérieurs. Ce plan qui définit des objectifs, des politiques, des stratégies et des initiatives sert à établir les priorités pour les investissements en transport.

En 2001, l'Oregon adoptait une loi définissant sa politique globale eu égard au développement durable. L'*Oregon Sustainability Act* a notamment défini les objectifs à atteindre et créé une commission chargée de superviser le processus d'implantation et notamment, les plans de développement durable devant être élaborés par 20 ministères ou agences de l'État. Le ministère des services administratifs est chargé de la cohérence des actions à l'échelle des opérations de l'État : il adoptait un plan stratégique pour la période 2007-2013 et a fait rapport sur les progrès accomplis en juillet 2010¹⁸⁷.

Outre les obligations fixées pour les opérations de l'État, cette loi impose aux agences de l'État de favoriser et encourager les collectivités locales à atteindre un ensemble d'objectifs de développement durable : économies locales résilientes, offrant une diversité d'opportunités économiques aux résidents ; une formation continue des travailleurs pour assurer la compétitivité de la main-d'œuvre ; une société indépendante et productive (« *independent and productive citizenry* ») ; une jeunesse bénéficiant du support de familles et de communautés fortes ; des centres-villes et des rues principales actives et vitales ; un développement qui utilise judicieusement et efficacement les investissements dans les infrastructures et les ressources naturelles ; un logement abordable disponible ; des bassins versants urbains et ruraux sains, incluant les habitats fauniques et halieutiques ; de l'eau propre et en quantité suffisante pour répondre à tous les besoins ; une utilisation et une réutilisation efficaces des ressources et une minimisation des émissions nocives pour l'environnement. La loi demande également aux ministères et agences d'intensifier les efforts pour accroître la stabilité économique des collectivités en situation de grande précarité¹⁸⁸.

L'Oregon se distingue aussi par ses initiatives en matière de changement climatique. En 2004, un groupe mis sur pied par le Gouverneur a formulé des recommandations pour faire face au changement climatique¹⁸⁹. En 2007 suite à ce rapport, l'Oregon adoptait le Bill 3543 qui définit les objectifs de l'État en matière de réduction des gaz à effet de serre ainsi que des mesures visant l'adaptation au changement climatique qui concernent non seulement l'État, mais aussi les administrations locales et régionales, les entreprises et les individus. Les objectifs fixés en matière de réduction des gaz à effet de serre visaient : pour 2010, de freiner la croissance des émissions de gaz à effet de serre et de commencer la réduction; d'ici 2020, des émissions de 10% inférieures aux émissions mesurées en 1990; d'ici 2050, des émissions au moins inférieures de 75% aux émissions mesurées en 1990.

¹⁸⁷ OREGON (2010). Department of Administrative Services, Supporting the Governor's Vision for Sustainability, Sustainability Plan

¹⁸⁸ OREGON (2001). Oregon Sustainability Act, Bill 3948, article 4.

¹⁸⁹ GOVERNOR'S ADVISORY GROUP ON GLOBAL WARMING (2004). Oregon Strategy to Reduce Greenhouse Gas Emissions

En 2010, l’Oregon Global Warming Commission, une commission composée de 25 membres créée en 2007 et chargée du suivi de cette loi, a fait rapport suite à une importante consultation publique et proposé des objectifs pour les années d’ici à 2020¹⁹⁰.

L’Oregon avait une population totale de 2 831 074 en 2010 et comprenait 242 municipalités, 36 counties et un gouvernement métropolitain. Les villes choisies pour les études de cas comprennent Corvallis, une ville de près de 54 500 personnes située à quelque 140 km au sud de Portland et choisie entre autres, parce qu’elle est au cœur du corridor vert de la vallée de la Willamette ; Gresham, une banlieue de Portland qui connaît une forte croissance et avait une population de près de 106 000 personnes en 2010 ; l’incontournable Portland, avec une population de tout près de 584 000 personnes en 2010, la ville centre d’une région métropolitaine de plus de 2,2 millions d’habitants.

2.3.1 Corvallis

La ville de Corvallis dans Benton County est située à quelque 140 km au sud de Portland, dans le centre-ouest de l’Oregon. Elle est le chef-lieu historique, culturel et commercial de Benton County, au cœur de la vallée de la Willamette. Avec une population de 54 462 personnes en 2010 sur un territoire de 36,5 km², Corvallis accueillait 64% de la population du county. De 2000 à 2010, sa population a connu une croissance de 5 140 personnes (10,4%), soit les deux tiers de la croissance du county pour cette période. L’économie de Corvallis est étroitement liée à la présence de l’*Oregon State University* ainsi que de plusieurs entreprises de haute technologie dont Hewlett-Packard.

Corvallis a récolté plusieurs prix depuis 2008 en reconnaissance de ses initiatives, ce qui a contribué à son choix, notamment :

- Le *Julian Award for Sustainability* décerné en 2008 par l’Oregon Chapter of the American Public Works Association ;
- Le premier rang dans la liste des *Green Communities* de l’EPA, en 2009, en reconnaissance du fait que la Ville et sa collectivité ont atteint ou excédé la quantité d’énergie verte achetée telle que définie par l’EPA ; en 2009, Corvallis a acheté pour 128 millions de kWh d’énergie verte, soit 18,8% de sa consommation énergétique ;
- Le *Certificate of Excellence for Performance Management* décerné en 2010 par l’International City/County Management Association (ICMA) ;
- La cote Argent décernée par le *Walk Friendly Communities Program*, un programme de reconnaissance national.

Corvallis adoptait son premier Plan d’aménagement et de développement en 1980 : le plan reflétait les préoccupations de la fin des années 1970 marquée par la croissance des prix de l’énergie et la stagnation économique. Une première révision de ce plan en 1990 a mis l’accent sur la qualité de vie à l’échelle de la collectivité et sur l’environnement naturel et a cherché à répondre aux problèmes du logement abordable. Corvallis a procédé à plusieurs annexions au cours de cette période en principe pour répondre à ces besoins, mais les terrains acquis n’ont pas été développés.

En 1998, le dernier plan adopté, la révision a été précédée d’un vaste exercice de consultation publique qui a conduit à l’adoption de la vision 2020. La révision de 1998 a également porté sur les critères pour l’annexion des terrains, Corvallis cherchant à bénéficier d’une plus grande flexibilité pour assurer son développement. Bien entendu, tous ces plans successifs se conforment aux 19 objectifs énoncés par l’Oregon, notamment en ce qui a trait à la vallée de la Willamette.

Le plan d’aménagement et de développement est véritablement la pièce maîtresse comme le fait voir tous les plans et documents adoptés depuis et présentés dans le tableau à la page suivante.

¹⁹⁰ OREGON (2010). Oregon Global Warming Commission. KeepOregonCool, Interim Roadmap to 2020

À compter de 2002, la Ville s'engage plus avant dans le courant du développement durable : jusque là, la Ville avait mis en place un ensemble de mesures d'économie d'énergie, par exemple, dont l'objectif premier était la réduction des coûts. En 2002, l'administration entreprend de faire le suivi de ses mesures en fonction des principes du développement durable. En 2003, la Ville adopte une résolution qui souscrit au développement durable, mais sans directives précises¹⁹¹.

C'est en 2004, par l'adoption par résolution du conseil d'une politique de développement durable qui s'applique à toutes les activités et opérations de la municipalité que les processus deviennent plus formels. Cette résolution prend d'abord appui sur la vision 2020. Parmi les objectifs énoncés, la résolution vise à encourager, développer et appuyer les liens entre la qualité de l'environnement, la vitalité économique et l'équité sociale et impose l'obligation de prendre en compte les impacts cumulatifs et de long terme dans toutes les décisions. La reddition de performance (« *triple-bottom-line* ») est privilégiée et des objectifs spécifiques à chacune des dimensions du développement durable sont inscrits : la politique prévoit leur révision annuelle ainsi qu'une reddition des comptes sur les progrès accomplis. La mise en œuvre de la politique doit se traduire par l'adoption d'un système de gestion du développement durable conforme à la norme ISO 14001.

La Ville vise également à impliquer la communauté dans cette démarche et a notamment été l'un des membres fondateurs et le principal bailleur de fonds de la Corvallis Sustainability Coalition qui comprend plus de 135 organisations membres.

CORVALLIS		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
ENVIRONNEMENT NATUREL		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Water Efficient Plants for the Willamette Valley</i> 	2007	<ul style="list-style-type: none"> Ce document d'information vise à encourager la plantation de végétaux et des méthodes de plantation en vue de réduire la consommation d'eau potable et de minimiser les eaux de ruissellement.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Urban Forestry Management Plan</i> 	2009	<ul style="list-style-type: none"> Ce plan stratégique sur un horizon de 20 ans vise à accroître le couvert végétal et à assurer sa qualité, l'un des atouts reconnus notamment par la vision 2020 et le plan d'aménagement et de développement. Le plan prévoit des stratégies sous quatre (4) volets : la sensibilisation et l'information ; la révision des règlements et des politiques ; l'inventaire de la forêt urbaine ; l'entretien des arbres.
ENVIRONNEMENT BÂTI		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Historic Preservation Program</i> 	1982	<ul style="list-style-type: none"> Dès 1982, la Ville a défini un programme pour la préservation du patrimoine dont la réglementation est inscrite au chapitre 2.9 du <i>Land Development Code</i>. La réglementation concerne la modification, la nouvelle construction, la reclassification ou la démolition de propriétés inscrites au registre des sites et districts historiques de la Ville ou au registre national. La Ville assure par délégation la gestion des trois (3) districts historiques nationaux situés sur son territoire.

¹⁹¹ CORVALLIS (2011). Pre-2004 Sustainability Accomplishments (categorized under the Natural Step Framework)

CORVALLIS

DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
<ul style="list-style-type: none"> <i>Corvallis 2020 Vision Statement</i> 	1998	<ul style="list-style-type: none"> En vue de la révision du plan d'aménagement et de développement, dès 1997, plus de 2 000 personnes ont participé à une consultation portant sur la vision de leur ville à l'horizon 2020. Document adopté par le conseil municipal, la vision comporte 13 énoncés qui touchent : la forme urbaine, le rôle de la ville au cœur de Benton County, l'économie, l'environnement, les arts et la récréation, la qualité de vie incluant l'habitation, l'éducation, la santé et les services sociaux, le transport, la participation citoyenne, la diversité culturelle et ethnique.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Comprehensive Plan</i> 	1998 1980 1990	<ul style="list-style-type: none"> Ce plan d'aménagement et de développement est la 3^{ème} révision en profondeur du plan adopté en 1990 : des amendements ont été apportés depuis en 2002, 2005 et 2006. Le plan est étroitement articulé en relation avec les énoncés de vision : chaque chapitre du plan rappelle les énoncés pertinents et les politiques formulées sont en réponse à ces énoncés. Au niveau de l'utilisation du sol, le développement prévu est limité à l'intérieur du périmètre d'urbanisation : lorsque requis et justifié, la Ville peut procéder à l'annexion de territoires voisins pour répondre aux besoins, mais à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, et selon des critères définis. Le plan comprend des politiques eu égard : à l'utilisation du sol, aux conditions naturelles, à la qualité de vie urbaine (« <i>urban amenities</i> »), au corridor vert de la vallée de la Willamette, à la qualité de l'environnement, l'économie, l'habitation, les services publics, le transport, l'énergie et les zones sensibles.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Stormwater Master Plan</i> 	2002 1981 1997 1998	<ul style="list-style-type: none"> Ce plan directeur de la gestion des eaux de ruissellement est une mise à jour effectuée en fonction de la vision 2020 et du plan d'aménagement et de développement. Une consultation publique à toutes les étapes du plan a été réalisée allant du choix des consultants, à la détermination des critères d'évaluation, à l'évaluation des rapports techniques et au rapport final. Les recommandations ont conduit à l'un des amendements apportés au plan d'aménagement et de développement en 2005.
SYSTÈMES DE TRANSPORT		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Transportation Master Plan</i> 	1996 1969 1983	<ul style="list-style-type: none"> La Ville a réalisé une révision en profondeur de son premier plan de transport en 1996, pour donner suite notamment aux exigences formulées par la <i>Transportation Planning Rule</i> (TPS). Le Plan repose sur une vision comprenant quatre (4) énoncés : préserver l'environnement; assurer l'accessibilité; promouvoir la vitalité économique; améliorer la qualité de vie des quartiers.

CORVALLIS		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
<ul style="list-style-type: none"> <i>Downtown Parking Management Plan</i> 	2002	<ul style="list-style-type: none"> L'une des orientations du plan d'aménagement et de développement concerne la consolidation du centre-ville comme zone commerciale et de services à l'échelle du county. La stratégie de gestion du stationnement vise à favoriser un équilibre dans les modes d'accès au centre-ville par une diversité de modes. Parmi les stratégies recommandées, notons la conclusion d'ententes de partage de stationnement
<ul style="list-style-type: none"> <i>Draft Transit Plan</i> 	2006	<ul style="list-style-type: none"> Il s'agit d'un premier plan à long terme (horizon 2030) de développement du transport en commun adopté par la Ville qui opère un système de transport public depuis 1981. Les scénarios de développement du réseau de transport en commun reposent sur l'hypothèse que la plus grande partie du développement axé sur le transport en commun aura lieu à l'intérieur des limites actuelles de la ville ou le long de corridors de transport en commun désignés. L'un des objectifs visés est de doubler le niveau de service.
SOCIÉTÉ		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Downtown Housing Market Analysis</i> 	2004	<ul style="list-style-type: none"> Toujours en relation avec le plan d'aménagement et de développement, ce rapport concerne de l'offre de logements au centre-ville. Malgré une demande soutenue à l'échelle de la ville et de réelles possibilités de développer de l'habitation au centre-ville, les coûts élevés des terrains et de la construction de même que le parcellaire constituent des contraintes à ce développement. Le rapport recommande à la Ville de mettre en place un ensemble d'incitatifs de nature financière : acquisition de terrains et revente à prix réduits, réduction des exigences en matière de stationnement sur site, crédits de taxes foncières, etc.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Community Sustainability Final Action Plan</i> 	2008	<ul style="list-style-type: none"> Ce rapport a été préparé par la Corvallis Sustainability Coalition soutenue par la Ville dans le cadre de sa Politique sur le développement durable. Le plan propose des objectifs et des actions regroupées selon : inclusion au niveau de la communauté ; vitalité économique ; éducation ; énergie ; alimentation ; santé et services sociaux ; habitation ; utilisation du sol ; ressources naturelles et habitats fauniques ; transport ; déchets ; eau.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Diversity and Inclusion Plan</i> 	2010	<ul style="list-style-type: none"> Ce plan concerne la diversité et l'inclusion au niveau de l'administration municipale et s'inscrit en ligne avec la politique sur le développement durable de 2004. Les politiques distinguent : l'administration en tant qu'employeur et en tant que fournisseur de services, et les employés municipaux.
ÉCONOMIE		

CORVALLIS

DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
GOUVERNANCE		
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Committee for Citizen Involvement</i> 	1999	<ul style="list-style-type: none"> • Donnant suite à la révision du plan d'aménagement et de développement, le conseil a créé par résolution un comité pour la participation des citoyens au processus de planification et de décision en matière d'utilisation du sol, l'objectif premier de l'Oregon. • Ce comité dont les neuf (9) membres sont nommés par le maire est composé de citoyens et est entièrement indépendant du conseil municipal ou de tout comité ou commission du conseil. • Le mandat du comité est de fournir de l'information aux citoyens en vue de favoriser leur participation au processus.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Sustainability Policy</i> • <i>Assessment of Sustainability Performance - Phase 1 Report</i> • <i>Phase 2 Report - Recommendations</i> • <i>Sustainability Report</i> 	<p>2004</p> <p>2005</p> <p>2005</p> <p>2008</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Cette politique encadre l'ensemble des activités, plans et politiques de la Ville. Elle repose sur la vision 2020 et propose des objectifs pour six (6) volets : les achats écoresponsables et la réutilisation des matériaux ; la planification de l'utilisation du sol ; les bâtiments verts ; les émissions de gaz à effet de serre ; la gestion des déchets solides ; les substances toxiques et les biotoxines persistantes. • Ce premier rapport suite à l'adoption de la politique sur le développement durable fait état des réalisations pour les six (6) volets : • Ce second rapport formule huit (8) recommandations à l'intention de l'ensemble de l'administration et certaines recommandations spécifiques par département. • Ce cinquième rapport sur les progrès accomplis comprend notamment une rubrique sur la communauté : le rapport formule des recommandations quant au suivi à donner au rapport déposé par la Corvallis Sustainability Coalition dont la Ville est membre fondateur et le principal bailleur de fonds.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Comprehensive Communications Plan</i> 	2007 2004	<ul style="list-style-type: none"> • Ce plan de communications s'applique à l'ensemble des activités de l'administration. Les objectifs poursuivis visent notamment : à permettre aux citoyens de comprendre les activités et les services qui leur sont offerts et leur valeur ; faire connaître non seulement le « quoi » mais aussi le « comment » et le « pourquoi » ; tenir un discours cohérent ; écouter et prendre compte des opinions ; promouvoir un engagement plus large et plus efficace.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Performance Indicators</i> 	2010	<ul style="list-style-type: none"> • Ce document présente les résultats mesurés pour les années 2007-2008 et 2008-2009 et les cibles visées pour 2009-2010 en distinguant : <ol style="list-style-type: none"> 1. les valeurs adoptées par le conseil en 2007-2008 : efficience au niveau des coûts ; implication de la communauté ; développement durable ; diversité 2. 12 mesures ou indicateurs de performance

CORVALLIS		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
<ul style="list-style-type: none"> <i>Sustainability Initiatives Funding</i> 	2010	<ul style="list-style-type: none"> Ce rapport fait état d'un ensemble d'initiatives requérant une contribution municipale et découlant du rapport réalisé par la Corvallis Sustainability Coalition. Des cinq (5) propositions, trois (3) ont été retenues, à savoir : <ol style="list-style-type: none"> Gratuité du transport en commun : perception d'une taxe mensuelle de 2,75\$ par propriété unifamiliale ; Prise en charge de l'entretien des trottoirs par la Ville (il s'agit en vertu du code municipal d'une obligation du propriétaire riverain) : perception d'une taxe de 0,80\$ par propriété unifamiliale ; Imposition d'une taxe de 0,50\$ par propriété unifamiliale pour l'entretien des arbres plantés dans le cadre du programme de foresterie urbaine.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Pre-2004 Sustainability Accomplishments</i> 	2011	<ul style="list-style-type: none"> Ce rapport trace un portrait des réalisations de l'administration municipale avant l'adoption de la politique de développement durable : énergie renouvelable ; réduction ou élimination de la contamination de l'environnement naturel par des substances produites par la société ; prévention de la détérioration de l'environnement naturel par des interventions physiques ; répondre à la diversité des besoins de la communauté de manière juste et équitable.
PROJETS IMMOBILIERS		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Scott Zimbrick Memorial Fire Station No. 5</i> 	2004	<ul style="list-style-type: none"> Cette caserne d'incendie a été construite en respectant les critères LEED-Argent. Elle comprend notamment une salle pour des fins communautaires et un poste de police de quartier. Elle a été spécifiquement conçue et aménagée pour se fondre dans le quartier résidentiel qui l'entoure.

2.3.2 Gresham

La ville de Gresham est située à quelque 26 km à l'est de Portland et fait partie de la région métropolitaine de Portland. En 2010, Gresham avait une population de 105 594 personnes réparties sur un territoire de près de 61 km² : fait distinctif, plus de 42% des ménages sont locataires. Gresham est la deuxième ville en importance dans la région métropolitaine et la quatrième ville de l'Oregon. En 2007, Gresham comptait 38 426 emplois et se distinguait par l'importance du secteur public (19%), du transport (18%), du secteur manufacturier (16%) et des services professionnels, scientifiques et techniques (16%)¹⁹². La population est majoritairement composée de personnes de race blanche : les personnes d'origine hispanique (18,3%) et asiatique (4,4%) constituent les deux (2) groupes autres groupes principaux.

¹⁹² GRESHAM (2007). Setting Gresham's Economic Table. Building Community, Practicing Sustainability, Realizing Opportunity

Gresham a été choisi en raison de son insertion dans la région métropolitaine de Portland, son rythme important de croissance et en raison des initiatives mises en place en matière de développement durable qui lui ont valu plusieurs prix au cours des dernières années, notamment :

- Gresham compte parmi les 19 villes reconnues par l'EPA à titre de *Green Communities* de l'EPA : 11,5% de la consommation énergétique de la ville et de la collectivité est de l'énergie verte, soit 125 millions de kWh ;
- Le *Julian Award for Sustainability* décerné en 2008 par l'Oregon Chapter of the American Public Works Association pour son approche innovatrice pour la collecte des eaux de pluie et l'implantation d'un système solaire d'irrigation pour l'aménagement paysager le long de la rue Beech ;
- En 2010, l'usine de traitement des eaux usées s'est fait décerner la mention Platine par la National Association of Clean Water Agencies en reconnaissance de sa conformité parfaite (100%) pendant cinq (5) aux normes de rejets ; l'usine est alimentée à 70% par de l'énergie verte, un pourcentage qui devrait atteindre 100% avec l'installation d'un système solaire.

À l'origine, petite municipalité rurale, Gresham est une banlieue de Portland : 82% de la population active travaille à l'extérieur de Gresham. Le développement de Gresham s'est accompagné d'annexions successives de territoires voisins, à l'intérieur des limites du périmètre urbain décrété en 1979 : ainsi, la superficie municipale est passée de 5 km² en 1950, à 21 km² en 1970, 27 km² en 1980, 57 km² en 2000 et finalement, 61 km² en 2010. Durant cette période, la population de Gresham est passée de quelque 2 000 personnes, en 1950, à 31 000 en 1980, plus de 60 000 en 1990 et plus de 90 000 en 2000, pour atteindre 105 594 en 2010 : en fait, l'essentiel de la croissance s'est produit dans des territoires annexés.

Dès 1986, MAX (« *Metropolitan Area Express* »), un système de train léger sur rail a relié Portland et Gresham, contribuant à l'attractivité de Gresham : le système compte huit (8) stations à Gresham et deux (2) stations de transit.

Gresham a adopté son premier Plan d'aménagement et de développement en 1969 qui se limitait essentiellement à un plan d'utilisation du sol accompagné de quelques objectifs et politiques. Les nouvelles lois de l'Oregon ont amené des modifications importantes au plan en 1979.

En 1991, face aux défis de la croissance accélérée, la Ville de Gresham a entrepris de consulter la population en vue de définir une vision à l'horizon 2020. Parmi les points saillants d'*Envision Gresham*, il faut souligner : l'objectif de diversifier le type et la valeur des habitations ; d'aménager des portes d'entrée qui définissent le caractère de la ville et contribuent au sentiment d'appartenance à la communauté ; de favoriser des densités résidentielles accrues et la mixité des usages dans les zones de transport en commun ; de mettre de l'avant le concept de TOD - *Transit-Oriented Development*, compte tenu des potentiels associés à MAX.

En 1997, le Plan d'aménagement et de développement a de nouveau été revu et a pris en compte le rôle grandissant du gouvernement métropolitain, principalement l'adoption en 1995 du *Regional Urban Growth Goals and Objectives*, incluant un plan concept pour la région à l'horizon 2040. Selon ces orientations, la ville de Gresham était constituée principalement de quartiers résidentiels (« *inner neighborhoods* »). Les orientations pour ces secteurs prévoyaient une hausse de la densité pour les nouveaux développements, soit de 11 à 14 personnes à l'acre : à Gresham, pour respecter cette orientation, les nouveaux développements devaient avoir une densité de 8,2 unités de logements à l'acre net, ou une superficie moyenne des lots de 5 300 pieds carrés.

Par la suite, en 1998, le gouvernement métropolitain a modifié le périmètre d'urbanisation pour y inclure notamment la zone de la Pleasant Valley, puis en 2002, un autre secteur situé au sud de

Gresham, Springwater : dans les deux cas, Gresham a dû développer des plans concepts et de développement avant de pouvoir procéder à l'annexion de ces territoires¹⁹³.

En 2002, Gresham a adopté son premier Plan de transport qui intègre tous les modes et qui constitue le quatrième volume du Plan d'aménagement et de développement.

C'est en 2002 également que Gresham adopte un Plan stratégique et propose une nouvelle vision pour Gresham : une ville complète (par opposition à ville dortoir) ; une économie diversifiée ; une qualité de vie et un environnement accueillant pour les familles ; un environnement naturel protégé et mis en valeur ; une diversité de choix d'habitation, de transport, de récréation et une vie culturelle animée ; des citoyens et des organismes impliqués pour assurer un développement durable.

En 2003, Gresham se dotait d'un plan de redéveloppement urbain (« *urban renewal* ») pour le secteur Rockwood-West, un territoire annexé à la fin des années 1980 et identifié au Plan d'aménagement de 1991 comme le second centre à l'échelle de la ville, après le centre-ville. Le développement de ce plan a été initié par des citoyens et associations dès 1992. Rockwood-West était un quartier délabré où l'on retrouvait de nombreux lots vacants et des bâtiments abandonnés : des problèmes de sécurité et des problèmes sociaux étaient importants. En adoptant un plan de redéveloppement urbain d'une durée de 20 ans, la Ville de Gresham pouvait se prévaloir de pouvoirs particuliers notamment en termes d'incitatifs fiscaux. En 2009, Gresham a aussi adopté un plan de développement pour le centre régional tel que délimité par Metro Portland.

Gresham cherche à passer d'une ville dortoir à une ville complète et s'est donc dotée en 2009 d'objectifs et de stratégies pour le développement économique : « *Building Community* », « *Practicing Sustainability* » - Gresham désirant cibler les entreprises qui partagent sa vision d'un développement durable ; « *Realizing Opportunity* » - Gresham ciblant tout particulièrement les entreprises dans le secteur des technologies vertes.

En 2009, Gresham a adopté une politique sur le développement durable¹⁹⁴ pour ses activités : elle avait en 2007 entériné par résolution la Convention des maires américains pour la protection du climat (« *US Mayors Climate Protection Agreement* »). La politique adoptée définit trois (3) objectifs principaux devant guider la définition et la prestation de services : contribuer à une économie stable, diversifiée et équitable ; promouvoir la santé et le bien-être de la communauté, les activités de plein air, la culture et l'éducation ; protéger et améliorer la qualité de l'air, de l'eau, du sol et des ressources naturelles en réduisant les impacts des activités humaines et en sensibilisant la population aux services rendus par l'environnement.

Gresham a lancé l'initiative *Sustainable Gresham* qui interpelle non seulement l'administration municipale, mais aussi les citoyens, les organismes communautaires et les entreprises. C'est dans ce cadre que Gresham a participé en 2010 à un projet de l'Oregon University, *Sustainable Cities Year Initiative*¹⁹⁵ : dans le cadre de ce projet, près de 100 000 heures ont été consacrées par des étudiants à développer des projets de développement durable appliqués au contexte de Gresham.

¹⁹³ GRESHAM (2005). [Springwater Development Plan](#)

¹⁹⁴ GRESHAM (2011). Internal Operations and Facilities Sustainability Plan, p. 9

¹⁹⁵ UNIVERSITY OF OREGON (2010). Sustainable Cities Year Initiative - [Gresham](#)

GRESHAM		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
ENVIRONNEMENT NATUREL		
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Urban Forestry Management Plan</i> 	2009	<ul style="list-style-type: none"> • Ce document constitue un amendement au Plan d'aménagement et de développement et concerne un plan de gestion de la forêt urbaine. • Ce Plan vise la protection et la mise en valeur de la forêt urbaine ; la maximisation du couvert forestier ; l'amélioration de la santé et de l'entretien des arbres ; l'adoption de politiques de gestion écoresponsables.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Streamside Property Outreach Program</i> 	2009 2002	<ul style="list-style-type: none"> • Ce programme mis en place en 2002 mise sur la contribution de citoyens et de volontaires de l'organisation AmeriCorps pour la restauration de milieux naturels et de milieux humides, le nettoyage des berges et l'amélioration des habitats naturels. • Un rapport annuel présente les réalisations des volontaires.
ENVIRONNEMENT BÂTI		
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Rockwood-West Gresham Renewal Plan</i> 	2003	<ul style="list-style-type: none"> • Plan de redéveloppement urbain qui poursuit huit (8) objectifs : implication et participation des citoyens au redéveloppement ; amélioration du secteur au niveau de l'habitation, du commerce, des services et de l'emploi ; accroissement de l'offre de logement abordable ; amélioration des revenus salariaux par un développement commercial et industriel ; amélioration de la sécurité publique et développement d'équipements communautaires ; aménagement et développement de parcs et d'équipements récréatifs ; amélioration du transport (liens au sein du secteur et avec le reste de l'agglomération pour tous les modes) ; promotion d'un développement de qualité. • Le programme comprend l'acquisition de terrains et de bâtiments par la Ville pour en assurer le redéveloppement ; une aide financière sous forme de subventions ou de prêts pour la remise en état des propriétés ; l'amélioration des infrastructures publiques par la Ville.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Rockwood-West Gresham Redevelopment Plan</i> 	2005	<ul style="list-style-type: none"> • Ce plan concrétise la vision et les objectifs du plan de redéveloppement et identifie notamment les propriétés à redévelopper, les travaux d'amélioration du réseau de transport et une stratégie de « <i>branding</i> » du secteur.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Rockwood Cultural MarketPlace Site: An Aspirational Plan</i> 	2007	<ul style="list-style-type: none"> • Ce document constitue les orientations pour le redéveloppement d'une propriété détenue par la Ville adjacente au corridor de train léger sur rail : il définit les objectifs et les critères et doit servir à encadrer les propositions soumises par les développeurs.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Performance Measures Report - Rockwood-West Gresham Renewal Plan</i> 	2009 2007	<ul style="list-style-type: none"> • Le programme inclut une reddition des comptes en fonction d'indicateurs de performance.

GRESHAM		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
<ul style="list-style-type: none"> <i>Comprehensive Plan - Volumes 1, 2 et 3</i> 	2007 1969 1979 1987	<ul style="list-style-type: none"> Ce Plan d'aménagement et de développement est la quatrième révision effectuée par la Ville et vise à répondre à quatre (4) changements principaux : la croissance économique et démographique de Gresham et de la région de Portland ; des changements importants des lois et des programmes de l'Oregon en matière d'environnement ; le rôle étendu du gouvernement métropolitain en matière de planification ; de nouvelles lois et de nouveaux programmes fédéraux. Ce Plan reprend les 19 objectifs énoncés par l'État et se conforme également aux orientations définies par le gouvernement métropolitain.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Downtown Regional Center Development</i> 	2009	<ul style="list-style-type: none"> Ce plan de développement et de mise en valeur prend appui sur le Plan d'aménagement et de développement et propose une vision, des objectifs et un plan d'action pour le développement du centre régional : densité accrue, mixité des usages, connectivité interne et externe, multimodalité, amélioration de l'aménagement des stations MAX, critères de design, zones d'attrait, district historique.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Parks and Recreation Plan - Executive Summary</i> 	2009 1996	<ul style="list-style-type: none"> Cette révision du Plan de 1996 vise à mettre en place un réseau de parcs et d'espaces récréatifs dans une perspective de développement durable. Les principaux éléments incluent : un programme de remplacement des équipements âgés ; un programme d'entretien qui priorise les espaces qui demandent le plus d'entretien ; la tenue d'évènements spéciaux et d'activités liées à la nature pour susciter la participation des citoyens et contribuer au sentiment d'appartenance à la communauté.
SYSTÈMES DE TRANSPORT		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Comprehensive Plan - Volume 4</i> 	2002	<ul style="list-style-type: none"> Le Plan de transport de Gresham a été développé de 1994 à 2002 et constitue le quatrième volume du Plan d'aménagement et de développement. En 1998, la Ville a adopté des politiques en matière de transport qui ont guidé l'élaboration de la vision et des objectifs du Plan. Ce plan intègre tous les modes de transport.
SOCIÉTÉ		
ÉCONOMIE		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Setting Gresham's Economic Table</i> 	2007	<ul style="list-style-type: none"> Ce document d'information fait le point sur l'économie de Gresham et a servi à la tenue d'un sommet sur l'économie.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Economic Development Goals and Strategies 2009-2010</i> 	2009	<ul style="list-style-type: none"> Ce document résume les objectifs et les stratégies poursuivis en matière de développement de l'industrie manufacturière, des technologies propres et des services professionnels, scientifiques et techniques. Des objectifs transversaux sont aussi proposés eu égard à l'éducation et à la formation de la main d'œuvre.
GOVERNANCE		

GRESHAM		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Gresham Vision 2020</i> 	1991	<ul style="list-style-type: none"> • Pour faire face aux défis de la croissance, la Ville de Gresham après des consultations publiques a adopté une vision à l’horizon 2020 qui est influencée par les principes des TOD. • Parmi les principaux éléments, notons : la création d’un centre-ville, à plus forte densité et d’usages mixtes ; le redéveloppement du secteur Rockwood ; le développement du transport en commun notamment par l’aménagement d’une boucle pour le train léger au centre-ville et l’accroissement du nombre de stations ; l’encouragement au développement d’usages mixtes le long du corridor de train léger ; l’accessibilité accrue aux rives du fleuve Columbia ; la protection des espaces naturels, incluant les milieux humides.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Gresham Vision 2020 Action Plan</i> 	1992	<ul style="list-style-type: none"> • Le plan d’action très détaillé identifie toutes les interventions à mettre en œuvre pour favoriser la réalisation de la vision.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Strategic Plan</i> 	2002	<ul style="list-style-type: none"> • Ce Plan stratégique inclut une vision renouvelée et définit des buts et des objectifs pour quatre (4) domaines : le développement économique et des affaires ; la gouvernance et les services municipaux ; la croissance et le développement ; les personnes et la collectivité.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Internal Operations and Facilities Sustainability Plan</i> 	2011	<ul style="list-style-type: none"> • Ce plan découle de l’adoption de la politique sur le développement durable et concerne les opérations et les installations municipales. • Les objectifs définis incluent : <ol style="list-style-type: none"> 1. Une réduction de 80% des émissions de gaz à effet de serre des opérations municipales d’ici à 2050. 2. 100% de l’énergie consommée par les opérations et les installations municipales sera de source renouvelable d’ici à 2030. 3. Zéro-déchets pour les opérations municipales d’ici 2020. 4. Poursuite de la protection des ressources naturelles incluant la qualité et la disponibilité de l’eau et les habitats. 5. Réduction des toxines et élimination éventuelle.
PROJETS IMMOBILIERS		
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Central Point</i> 	2001	Ce projet a valu à ses architectes le <i>Governor’s Livability Award</i> en 2001 (source : Congress for The New Urbanism).
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Crossings at Gresham Station</i> 	2006	Ce projet immobilier construit en 2006 comprend deux (2) bâtiments à usages mixtes (source : Congress for The New Urbanism).

2.3.3 Portland

La ville de Portland est située dans le nord de l'Oregon et fait partie de Multnomah County : Metro Portland. En 2010, Portland avait une population de 583 776 personnes réparties sur un territoire de 345 km² : elle représentait 22,6% de la population composant Metro Portland. Depuis 2000, elle a connu une croissance de 10,3% de sa population. En 2010, sa population se composait à 76% de personnes de race blanche : Portland accueille une importante population d'origine hispanique (9,4%) et asiatique (7,1%).

Metro Portland est la métropole économique de l'Oregon : elle se distingue par l'importance de la valeur des exportations qui sont liées à l'infrastructure multimodale de transport des marchandises, notamment le port et le réseau ferré, occupant en 2008 le deuxième rang parmi toutes les régions métropolitaines aux États-Unis. Metro Portland est aussi l'hôte de plusieurs entreprises d'envergure dans le domaine de la haute technologie et des communications, dont Microsoft, Hitachi et Sprint.

Portland a fait l'objet de nombreuses études et la revue présentée ci-après ne peut prétendre être exhaustive. *Comme pour les autres villes, l'approche retenue vise à documenter et illustrer les étapes franchies sur la voie du développement durable, sans plus.*

La contribution de Portland en matière de planification et de développement durable a été maintes fois reconnues par l'attribution de prix. Récemment, soulignons :

- En 2009, elle s'est vue décerner le *Public Outreach Award* de l'American Planning Association (APA) pour son imposante enquête *VisionPDX* entreprise dans le cadre de la révision de son Plan d'aménagement et de développement, Portland 2030 ;
- En 2011, le Federal Highway Administration a décerné à la Ville de Portland et à Portland Streetcar Inc. l'*Environmental Excellence Award in Air Quality Improvement and Global Climate Change* pour son projet d'aménagement d'une nouvelle boucle dans son réseau de tramways.

Portland a adopté son premier Plan d'aménagement et de développement en 1980, donnant ainsi suite aux obligations faites par l'État : ce plan sera successivement amendé et depuis 2005, une importante révision est entreprise, Portland 2030.

Dès 1990, Portland s'est dotée d'une politique en matière d'énergie qui vise principalement l'efficacité énergétique et qui sera accompagnée du *City Energy Challenge*. En 1993, Portland est aussi la première ville américaine à se doter d'un Plan d'action pour le climat qu'elle va revisiter en 2009.

En 1994, Portland entame véritablement une démarche de développement durable avec l'adoption d'une résolution qui définit les principes d'une ville durable, dont le libellé est presque calqué sur la déclaration du rapport Brundtland. Portland s'engage alors à promouvoir un avenir durable qui répond aux besoins d'aujourd'hui sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Portland s'engage à favoriser une économie stable, diversifiée et équitable ; à protéger la qualité de l'air, de l'eau, du sol et des autres ressources naturelles ; à conserver la végétation indigène, les poissons, les habitats fauniques et les autres écosystèmes ; à minimiser les impacts des humains sur les écosystèmes locaux et mondiaux.

En 1996, Portland sera l'une des premières villes à mettre en place un programme de réhabilitation des friches industrielles et en 1998, elle sera choisie par l'EPA comme vitrine de démonstration (« *Showcase Community* »). Dès 2001, elle adopte une politique sur les bâtiments verts, revue en 2005, puis en 2009.

En 2003, elle adoptera une approche nouvelle en matière de gestion des eaux de ruissellement qui sera intégrée à la *Grey to Green Initiative* en 2008.

Depuis 2005, Portland a entrepris une vaste réflexion sur son avenir à l’horizon 2030 : plus de 17 000 personnes à ce jour ont participé aux différentes consultations. La première version de Portland 2030 a été rendue publique en octobre 2011 et fait présentement l’objet d’une nouvelle ronde de consultation. La nouvelle vision propose de faire de Portland une ville prospère, saine et équitable. Le plan met de l’avant quatre (4) axes stratégiques : la création d’emplois bien rémunérés ; l’avancement de l’équité sociale ; l’amélioration des résultats dans le domaine de l’éducation ; le support au développement de communautés saines et connectées.

Le tableau ici-bas fait aussi ressortir plusieurs décisions qui concernent la gouvernance de la Ville et son administration

PORTLAND		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
ENVIRONNEMENT NATUREL		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Information Report on the Office of Healthy Rivers</i> 	2011	<ul style="list-style-type: none"> Portland a créé en 2009 un bureau consacré à la mise en œuvre de sa vision (adoptée en 1999) pour ses cours d’eau : des cours d’eau propres et sains pour les poissons, la faune et les humains ; maintenir et renforcer les activités portuaires ; faire des cours d’eau la vitrine de Portland et développer des quartiers riverains animés ; encourager les partenariats, la collaboration et l’éducation. Ce premier rapport fait état des réalisations du bureau et dresse un portrait des activités à mener.
ENVIRONNEMENT BÂTI		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Energy Policy</i> 	1990 1979	<ul style="list-style-type: none"> Cette politique adoptée par voie de résolution fixait un objectif d’améliorer l’efficacité énergétique de 10% d’ici à 2000 pour l’ensemble de la ville (administration et communauté). La commission de l’Énergie était chargée de coordonner le développement de programmes et politiques énergétiques en collaboration avec les autorités fédérales et de l’État. La politique visait également les opérations et les installations municipales ; la réglementation de l’utilisation du sol ; les installations commerciales et industrielles ; le transport ; les sources d’énergie ; la réduction des déchets et le recyclage.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Portland Brownfield Program</i> 	1996	<ul style="list-style-type: none"> Portland a été l’une des premières villes américaines à se doter d’un programme pour les friches industrielles. Ce programme offre aujourd’hui des subventions pour l’évaluation et la réhabilitation de sites contaminés, subventions dont les fonds proviennent de l’EPA.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Sustainable Site Development - Stormwater Practices for New, Redevelopment and Infill Projects</i> 	2003	<ul style="list-style-type: none"> Ce guide concerne les pratiques de gestion des eaux de ruissellement pour les projets de développement et de redéveloppement. Trois (3) principes sont définis : un développement urbain qui respecte la qualité des rivières, des bassins versants et des ressources naturelles ; éviter les impacts sur les ressources naturelles ; favoriser une gestion « naturelle » des eaux de ruissellement.

PORTLAND		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
		<ul style="list-style-type: none"> Le guide à caractère pédagogique propose pour chaque action, les bénéfices attendus et les justifications, ainsi que des illustrations.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Parks and Natural Spaces Land Acquisition Strategy</i> 	2006	<ul style="list-style-type: none"> Cette stratégie vise à répondre à la cible définie par la Ville, à savoir 8 hectares par habitant d'espaces naturels ou de parcs. Au moment de ce rapport, la Ville détenait plus de 4 200 hectares de terrains, dont la moitié composée de forêts : la stratégie visait l'acquisition de quelque 1 040 hectares additionnels. Les stratégies d'acquisition concernent : les sentiers et les corridors ; les espaces pour les activités de plein air ; les espaces pour les activités récréatives intérieures ; les propriétés culturelles d'importance ; les espaces naturels ; les espaces requis pour les installations d'entretien et l'administration.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Portland's Grey to Green Initiative</i> 	2008	<ul style="list-style-type: none"> La Ville a développé cette approche en 2008 en vue de favoriser une gestion naturelle des eaux de ruissellement. Cette initiative comprend six (6) volets : l'acquisition de terrains ; les rues « vertes » ; les toits végétalisés ; les arbres ; le remplacement des ponceaux ; la renaturalisation ; l'élimination des plantes invasives.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Climate Action Plan</i> 	2009 1993	<ul style="list-style-type: none"> Portland a été la première ville aux États-Unis à se doter d'un plan d'action pour le climat en 1993. En 2009, un Plan d'action pour le climat a été développé conjointement par la Ville de Portland et Multnomah County en vue de répondre aux enjeux du changement climatique. L'objectif pour 2030 est une réduction de 40% des émissions de gaz à effet de serre par rapport à 1990, et pour 2050, une réduction de 80%. Le Plan distingue les actions prioritaires à mettre en œuvre dans huit (8) domaines : l'énergie et les bâtiments; la forme urbaine et la mobilité ; la consommation et les déchets solides ; la foresterie urbaine et les systèmes naturels ; l'agriculture et l'alimentation ; l'engagement des citoyens ; la préparation aux changements climatiques ; les activités des administrations locales.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Green Building Policy</i> 	2009 2005 2001	<ul style="list-style-type: none"> Cette résolution édicte que toute nouvelle construction municipale ou toute réhabilitation majeure devra être certifiée LEED-OR ; 70% de la toiture de ces bâtiments devra être végétalisée ; tous les bâtiments existants devront répondre aux normes LEED-Argent pour l'opération et l'entretien.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Comprehensive Plan</i> 	1980 2006 2003 1999	<ul style="list-style-type: none"> Ce Plan d'aménagement et de développement a été adopté pour donner suite aux obligations imposées par l'Oregon. Depuis 1980, ce plan a fait l'objet de plusieurs révisions. La plus importante révision est en cours - <i>Portland 2030</i> - et accompagnée de nombreux documents qui sont présentés à la suite.

PORTLAND		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
<ul style="list-style-type: none"> Portland 2030 : A Vision for the Future 	2007	<ul style="list-style-type: none"> De 2005 à 2007, une vaste consultation publique a conduit à la définition de la vision pour Portland à l'horizon 2030. Cette vision comprend cinq (5) volets : l'environnement bâti ; l'économie ; l'environnement ; l'éducation ; la société. La vision vise à répondre aux changements attendus : croissance démographique ; vieillissement de la population ; diversité croissante ; économie en évolution ; fin de l'ère du pétrole (« <i>peak oil</i> ») ; le changement climatique.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Portland Plan Handbook</i> 	2010	<ul style="list-style-type: none"> Ce document présente de l'information sur neuf (9) pistes d'action envisagées pour le Plan 2030 et sert de base à la consultation publique. Il présente les raisons d'être du plan, un rappel historique, et les enjeux pour l'avenir.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Portland Plan - Background Reports Overview</i> 	2010	<ul style="list-style-type: none"> Ce document présente des sommaires des 12 rapports qui servent de fondement à la préparation du plan. Il rappelle brièvement le contenu de chacun des rapports, les raisons d'être, les défis et les opportunités.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Portland Plan - Action Area Goals and Objectives</i> 	2011	<ul style="list-style-type: none"> Ce document présente une version révisée des buts et objectifs, faisant suite à une des étapes de la consultation publique.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Portland Plan - Healthy Connected Neighborhoods Draft</i> 	2011	<ul style="list-style-type: none"> Autre volet de Portland 2030, cette stratégie vise à créer des centres de quartiers où se concentrent les activités commerciales, les services publics et les lieux de rencontre, accessibles à pied et interconnectés ; à développer des réseaux verts pour assurer la connectivité ; des décisions publiques qui tiennent compte de leurs impacts sur la santé et l'équité.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Portland Plan Draft</i> 	2011	<ul style="list-style-type: none"> Ce document est la première version du Plan 2030 et fait présentement l'objet d'une consultation.
SYSTÈMES DE TRANSPORT		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Motor Vehicle Fuels</i> 	2007	<ul style="list-style-type: none"> Ce règlement édicte le contenu minimal de biodiesel et d'éthanol pour la vente de carburants sur le territoire : il impose un contenu de 20% pour les biodiesels en 2010.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Green Streets Policy</i> 	2007	<ul style="list-style-type: none"> Cette politique vient appuyer la réglementation de 2004 qui impose l'aménagement de rues « vertes », soit des rues qui respectent des normes relatives à l'écoulement des eaux de surface. Cette politique instaure notamment : <ol style="list-style-type: none"> L'obligation de réaliser des rues vertes dans tout projet de développement ou de redéveloppement financé par la Ville - et dans le cas où cela n'est pas possible, la réalisation d'un aménagement hors site. La création d'un fonds dédié à l'aménagement de rues vertes financé à même une contribution de 1% des coûts de construction, dans le cas des projets qui ne sont pas assujettis aux obligations précédentes. L'obligation de mettre en place des programmes de sensibilisation et de faire rapport sur les résultats.

PORTLAND		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
<ul style="list-style-type: none"> <i>Bicycle Master Plan for 2030</i> 	2010 1996	<ul style="list-style-type: none"> Ce plan est une révision en profondeur du premier plan adopté en 1996. Trois (3) éléments ont inspiré le plan : une ville en santé, des quartiers vivants, des vélos partout. Le vélo est vu comme l'un des piliers de base d'un système intégré de transport pour Portland. Le plan concerne plusieurs aspects : la classification des rues, l'aménagement d'un réseau dédié, le stationnement, l'intégration aux autres modes de transport, l'aménagement d'un réseau vert, l'entretien et l'opération du réseau, le vélo au centre-ville, la promotion et l'éducation.
<ul style="list-style-type: none"> <i>East Portland in Motion</i> 	2011	<ul style="list-style-type: none"> Ce projet pilote concerne East Portland. D'une durée de cinq (5) ans, le projet vise à promouvoir les modes actifs de déplacements (vélo, marche et transport en commun). Le projet a impliqué une importante consultation publique. Parmi les projets qui seront mis en œuvre : l'ajout de 13 km de trottoirs ; des améliorations à l'aménagement des intersections ; des voies qui privilégient le piéton et le cycliste (« <i>neighborhood greenways</i> ») ; des stationnements pour vélos ; de l'éducation et de la sensibilisation.
SOCIÉTÉ		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Permanent Supportive Housing Goals</i> 	2006	<ul style="list-style-type: none"> Ce document réalisé par le Community Development Network formule des recommandations à la Ville ainsi qu'au county de Multnomah en regard de la mise en œuvre de la stratégie décennale pour répondre aux besoins des sans abris.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Portland Plan - Equity Initiative Draft</i> 	2011	<ul style="list-style-type: none"> Les questions d'équité sont au cœur de Portland 2030. Les stratégies proposées visent à réduire les disparités à travers toute la ville ; une reddition des comptes dans la mise en œuvre de la stratégie ; une administration qui agit de manière équitable.
ÉCONOMIE		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Portland Plan - Economic Prosperity and Affordability Strategy Draft</i> 	2011	<ul style="list-style-type: none"> Toujours dans le cadre de l'élaboration du Portland 2030, ce document présente les orientations provisoires pour le développement économique.
GOVERNANCE		
<ul style="list-style-type: none"> <i>City Energy Challenge</i> 	1991	<ul style="list-style-type: none"> Ce programme créé en lien avec la politique sur l'énergie concerne la réduction de la consommation énergétique associée aux opérations et aux installations municipales.
<ul style="list-style-type: none"> <i>City Energy Challenge - 1991-2001 : A Decade of Success</i> 	2001	<ul style="list-style-type: none"> Ce rapport trace le bilan des dix années du programme municipal : le programme a permis de réduire de 20% la consommation énergétique de la municipalité.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Sustainable City Principles</i> 	1994	<ul style="list-style-type: none"> Cette résolution constitue l'un des premiers jalons de la démarche de développement durable. Elle comprend une vision, quatre (4) grands principes et 11 objectifs.

PORTLAND

DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
<ul style="list-style-type: none"> <i>Sustainable Paper Use Policy</i> 	2003	<ul style="list-style-type: none"> Cette politique concerne l'utilisation du papier par l'administration. Elle visait une réduction de 15% de la quantité de papier utilisé d'ici 2008 par rapport à l'année de référence, soit 2001. La politique impose également des normes à respecter quant au contenu recyclé et prévoit une reddition des comptes.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Community Engagement Report</i> 	2007	<ul style="list-style-type: none"> Ce rapport présente une analyse de la stratégie de consultation et d'engagement mise en œuvre en vue de définir la vision pour Portland à l'horizon 2030, dans le cadre de la révision du Plan d'aménagement et de développement. Le rapport tire des leçons de ce processus qui sous diverses formes a permis à 17 000 résidents de s'exprimer et de contribuer à la vision.
<ul style="list-style-type: none"> <u>Sustainable City Government Partnership</u> 	2009	<ul style="list-style-type: none"> Par voie de résolution, le conseil a créé ce partenariat à l'échelle de l'appareil municipal qui vise à favoriser la collaboration pour mieux intégrer les pratiques durables et une utilisation efficace des ressources dans toutes les activités et opérations municipales.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Environmental Sustainability Goals for City Government Operations</i> 	2009	<ul style="list-style-type: none"> Cette résolution définit les objectifs pour l'administration municipale : réduction des émissions de gaz à effet de serre de 10% d'ici à 2015 (référence 1990) ; réduction de la production de déchets et recyclage de 85% d'ici 2015 ; que le contenu post-consommation du papier atteigne 100% d'ici 2015 et que la consommation de papier à photocopier soit réduite de 5%; que 50% des eaux de ruissellement produites par les installations municipales soient gérées de manière durable d'ici 2040 ; de maintenir la consommation d'eau potable d'ici 2015 au niveau de 2007.
<ul style="list-style-type: none"> <i>No-Idle Policy</i> 	2009	<ul style="list-style-type: none"> Cette politique concerne les véhicules municipaux : elle impose l'obligation de minimiser le temps où les moteurs tournent au ralenti. La politique vise aussi la réduction de la consommation d'énergie des véhicules et le remplacement des carburants par des carburants propres.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Sustainable Procurement Policy</i> 	2010 1994	<ul style="list-style-type: none"> Cette politique d'achats écoresponsables est une mise à jour d'une politique définie dans le cadre de l'adoption des principes de développement durable en 1994. Les devis pour les achats doivent tenir compte d'un ensemble de facteurs.
PROJETS IMMOBILIERS		

IV.2.4 Le Texas

Le Texas n'est pas reconnu pour son adhésion aux principes du développement durable. Ainsi, le Texas et l'Environment Protection Agency (EPA), l'agence fédérale, sont souvent en opposition aussi bien quant à l'analyse des causes du changement climatique, par exemple, de la mesure des impacts de l'ozone troposphérique sur la santé humaine ainsi qu'au niveau des exigences réglementaires¹⁹⁶.

Le Texas est le cinquième plus grand consommateur d'énergie au monde et 40% de cette consommation provient des bâtiments¹⁹⁷. En matière d'environnement et plus particulièrement au niveau des émissions de dioxyde de carbone, le Texas représentait à lui seul près de 12% des émissions de l'ensemble des États-Unis, en 2001.¹⁹⁸ Entre 2004 et 2007, les émissions ont décliné de près de 12% principalement en raison d'une réduction de la consommation de gaz naturel par le secteur industriel, d'une réduction de la production thermique d'énergie électrique (charbon) et de l'accroissement de la production éolienne. En 2009, le Texas était le plus important producteur d'énergie éolienne aux États-Unis¹⁹⁹.

Outre le développement du parc éolien, le Texas a mis en place plusieurs autres mesures associées à l'économie d'énergie. Soulignons en particulier trois (3) initiatives : en 1988, le Texas créait le *LoanSTAR Revolving Loan Program*, un programme destiné notamment aux administrations locales, qui offre des prêts pour la mise en place de mesures d'efficacité énergétique qui sont remboursés au moyen des économies effectuées ; un programme d'efficacité énergétique offert entre autres aux administrations locales, incluant des services d'audit énergétique, la formation et du support technique ; finalement, le *Texas Building Energy Code* qui est en cours de révision en vue de le rendre conforme à 90% des exigences formulées dans l'*International Energy Conservation Code*, d'ici 2017.

En 2009, le Texas a adopté une loi ordonnant au contrôleur de l'état de faire rapport au plus tard le 31 décembre 2010, sur les stratégies à mettre en œuvre en vue de la réduction des gaz à effet de serre, une loi au nom éloquent, « *No Regrets* » *Greenhouse Gas Emissions Reduction Strategies*. En 2011, le Texas a adopté une législation imposant à un ensemble de ministères et d'agences l'obligation d'élaborer des stratégies pour faire face au changement climatique, pour le 1^{er} septembre 2010, avec des révisions aux quatre (4) ans par la suite²⁰⁰.

L'État connaît une croissance rapide : en 2010, la population atteignait 25 145 561 personnes, une hausse de 20,6% par rapport à 2000, plaçant le Texas au troisième rang des états ayant connu la plus forte croissance durant cette période. Plusieurs stratégies adoptées durant cette décennie reflètent des préoccupations associées à cette croissance rapide : des stratégies concernant la protection et la gestion des ressources en eau, des ressources forestières, et des espaces naturels et récréatifs²⁰¹. Dans ces domaines, les politiques définies s'inscrivent dans le courant du développement durable.

Contrairement aux autres états dont ce rapport fait la revue, le Texas n'a pas mis en place de législations ou de programmes visant la promotion d'un développement durable par les administrations locales. Le *Texas Local Government Code* définit les pouvoirs des municipalités en matière de zonage et leur accorde le pouvoir d'adopter des plans d'aménagement et de développement (« *comprehensive plan* »), si elles le souhaitent. Le Texas compte un grand nombre

¹⁹⁶ TEXAS HOUSE COMMITTEE ON ENVIRONMENTAL REGULATION (2010). Interim Report to the 82nd Texas Legislature

¹⁹⁷ TEXAS (2011). State Energy Conservation Office <http://seco.cpa.state.tx.us/tbec/>

¹⁹⁸ USA (2007). CRS Report for Congress. Climate Change: Action by States to Address Greenhouse Gas Emissions, p. 18

¹⁹⁹ ENVIRONMENT AMERICA (2009). Policy and Research Center. Too Much Pollution - State and National Trends in Global Warming Emissions from 1990 to 2007

²⁰⁰ TEXAS (2011). An Act relating to the development of a climate adaptation plan by certain entities

²⁰¹ TEXAS (2007). Water for Texas; TEXAS (2010). Land and Water Resources Conservation and Recreation Plan; TEXAS (2011). Texas Forest Service - Strategic Plan 2011-2015

de municipalités soit 1 214 en date de 2010 dont plus des deux tiers ont une population inférieure à 5 000 personnes.

Les trois (3) municipalités choisies se démarquent par les initiatives qu'elles ont mises en œuvre en matière de développement durable et de Croissance intelligente, et ce sans encadrement de l'État. Toutes ces municipalités font partie de la région métropolitaine d'Austin : Austin, la capitale du Texas, dont la population atteignait plus de 790 000 personnes en 2010 ; Lockhart, une petite municipalité de quelque 12 700 habitants ; et San Marcos dont la population était de près de 45 000 personnes en 2010.

2.4.1 Austin

La ville d'Austin est située dans la partie centrale du Texas : capitale de l'État, elle est au cœur de la région métropolitaine Austin-Round Rock de plus de 1,7 million d'habitants. Tout comme le Texas, Austin connaît un important développement : au cours des dix dernières années, sa population a connu une augmentation de 20,4%, passant de 656 562 en 2000, à 790 390 personnes réparties sur un territoire de 704 km². La population d'Austin compte une forte proportion de personnes d'origine hispanique (35,1%) dont la très grande majorité est d'origine mexicaine; la population afro-américaine représente 8,1% et les personnes d'origine asiatique, 6,3%, selon les données du recensement de 2010.

Les plus importants secteurs d'emploi à Austin et dans le county de Travis qui constitue la zone d'emploi principale des résidents d'Austin, étaient en 2007 l'éducation et la santé (19,5%) avec notamment la présence de l'University of Texas ; le commerce, le transport et les utilités publiques (16,7%) et les services professionnels et d'affaires (16,5%); les loisirs, l'hébergement et la restauration (10,7%) et finalement, avec une part égale, l'industrie manufacturière et les administrations publiques (8,3%)²⁰².

Dès la fin des années 1990, Austin s'est inscrite dans le courant du développement durable et de la Croissance intelligente : elle a une longue feuille de route et très garnie, dans presque toutes les dimensions et c'est ce qui explique qu'elle a été choisie. Les initiatives de la Ville d'Austin lui ont valu de nombreux prix. Elle est un partenaire de l'ICLEI et a adhéré à son programme de protection du climat dont elle a franchi la cinquième et dernière étape. Elle est l'une des villes retenues pour tester le *STAR Community Index* présentement en développement à l'ICLEI.

Parmi ses réalisations notoires, il faut souligner que la Ville d'Austin contrôle plus de 230 km² de terrains, soit près de 33% de son territoire, sous la forme de servitudes de conservation. Elle a également innové de concert avec le county de Travis par la création du *Balcones Canyonlands Preserve Plan*, l'un des premiers plans régionaux visant la protection de nombreux habitats et d'espèces menacées. En matière de modes alternatifs de transport, Austin offre le plus grand parc de véhicules en autopartage aux États-Unis en partenariat avec CAR2GO. Elle est reconnue par la League of American Cyclists comme une communauté ayant la cote Argent pour l'accueil des cyclistes.

Austin se distingue aussi par l'importance qu'elle accorde à la mesure des résultats et au développement d'indicateurs. Dès 1997, en collaboration avec les cinq (5) counties qui forment la région métropolitaine, 42 indicateurs ont alors été définis pour quatre (4) dimensions : la communauté et les enfants ; la main d'œuvre et l'économie ; la santé et l'environnement ; l'utilisation du sol et les infrastructures²⁰³. Cette liste et le nombre de dimensions ont évolué depuis. Austin s'est également dotée de son propre ensemble d'indicateurs de développement durable pour évaluer les résultats et la performance de l'organisation dans l'atteinte des objectifs. Initiés en 1999, les indicateurs sont définis pour quatre (4) dimensions : la sécurité publique ; la

²⁰² AUSTIN (2011). Economic Development and Employment Trends, Draft, Imagine Austin Comprehensive Plan

²⁰³ Sustainability Indicators project of Bastrop, Caldwell, Hays, Travis, and Williamson

Counties <http://www.centex-indicators.org/indicators/index.html>

jeunesse, la famille et la vitalité des quartiers ; le développement durable (environnement naturel et bâti) ; et l'abordabilité. Des rapports périodiques sont publiés²⁰⁴.

En 2010, Austin a mis sur pied l'Office of Sustainability, un service dont le mandat est d'assurer la coordination de tous les efforts en matière de développement durable de la Ville, de contribuer à l'éducation publique et de favoriser l'engagement des citoyens, et de gérer le programme d'action pour le changement climatique.

Finalement, comme en témoigne plusieurs des documents présentés dans le tableau suivant, les orientations prises en matière de développement durable à Austin ont souvent été initiées par des décisions, par voie de résolution, du conseil municipal qui y énoncent ses objectifs, ses priorités, et ses attentes. Le développement durable est donc bien plus qu'une orientation de la bureaucratie, mais bien une vision soutenue et même mise de l'avant par le conseil municipal. Certains pourraient conclure que c'est un des éléments majeurs qui expliquent les avancées significatives dont Austin peu témoignées en matière de développement durable.

AUSTIN		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
ENVIRONNEMENT NATUREL		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Austin-Travis County 2005 - Greenprint for Growth</i> 	2005	<ul style="list-style-type: none"> Austin et Travis County ont utilisé un modèle d'évaluation en vue d'établir les priorités d'acquisition pour les parcs, les espaces récréatifs et les espaces naturels qui requièrent une protection, le « <i>Greenprinting</i> » : ce modèle repose sur un inventaire de données établi en fonction des objectifs de la communauté, l'intégration de ces données dans un système d'information géographique (SIG), la pondération de critères en fonction des objectifs et finalement, une cartographie qui permet d'illustrer les terrains à acquérir selon des niveaux de priorité. Le recours à cette méthode développée par le Trust for Public Lands est de développer une vision commune pour la sélection des propriétés à acquérir.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Drought Contingency Plan 2009-2014</i> 	2009	<ul style="list-style-type: none"> Le Texas fait face régulièrement à d'importances sécheresses qui menacent l'approvisionnement en eau potable. Ce Plan a été développé pour conserver l'eau disponible et protéger l'intégrité du système d'approvisionnement en eau tout particulièrement le système domestique, les eaux usées et la protection contre les incendies, la protection et la préservation de la santé publique. Ce Plan de contingences pour la période 2009-2014 définit le cadre de gestion des systèmes d'approvisionnement et de distribution de l'eau potable en cas de pénurie sévère ou continue. Ce document inclut un règlement sur l'utilisation de l'eau, les mesures de restriction et les pénalités afférentes.

²⁰⁴ Community Scorecard <http://www.ci.austin.tx.us/budget/scorecards.htm>

AUSTIN

DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
<ul style="list-style-type: none"> Waller Creek District Master Plan 	2010	<ul style="list-style-type: none"> Ce Plan directeur concerne le bassin du ruisseau Waller. Les objectifs du plan touchent à la fois à la dimension de l'environnement naturel et de l'environnement bâti. <ol style="list-style-type: none"> Améliorer les conditions écologiques et hydrologiques et valoriser les espaces naturels dans le corridor du ruisseau. Mettre en place un réseau interconnecté de sentiers piétonniers et cyclistes. Promouvoir les investissements et le développement d'activités dans le corridor et dans l'ensemble du bassin.
<ul style="list-style-type: none"> Water Conservation 2020: Strategic Recommendations 	2010	<ul style="list-style-type: none"> Ce document comprend un ensemble de stratégies recommandées en vue de réduire la consommation d'eau potable per capita à 530 litres ou moins d'ici 2020.
ENVIRONNEMENT BÂTI		
<ul style="list-style-type: none"> Comprehensive Recycling Resolution 	1990	<ul style="list-style-type: none"> Cette résolution adoptée dès 1990 vise à mettre en place un programme ambitieux de réduction des quantités de déchets solides enfouis : recyclage et analyse des marchés pour les produits recyclés, réduction de la consommation de papier par l'administration et substitution graduelle d'une proportion grandissante de papier recyclé, etc.
<ul style="list-style-type: none"> Austin Energy Green Building Program 	1991	<ul style="list-style-type: none"> Austin Energy, une compagnie d'utilité publique détenue par la Ville d'Austin, a été la première aux États-Unis à offrir un programme de bâtiments verts, en 1991. Le programme comprend un outil d'évaluation développé par Austin Energy, l'<i>Austin Energy Green Building Rating System</i>, disponible en ligne qui permet aux professionnels de la construction et du développement de soumettre leurs projets à une évaluation non seulement de la consommation énergétique, mais aussi de la consommation d'eau et de la production de déchets. Le programme offre des services techniques également aux particuliers et aux entreprises ainsi que de la formation. Des études de cas sont présentées. Le programme aurait permis depuis 1991 d'économiser 53,6 millions de kWh d'électricité, 249 millions de litres d'eau et de réduire les déchets enfouis de près de 110 000 tonnes métriques.
<ul style="list-style-type: none"> Long Term Planning Efforts Resource Recovery Resolution 	2000	<ul style="list-style-type: none"> Cette résolution adoptée en 2000 définit les paramètres pour le développement d'une planification à long terme de la gestion des déchets solides de la ville. Cette résolution inclut notamment des directives quant à la participation des citoyens, des représentants de quartiers, du milieu universitaire, de l'industrie, du commerce ainsi que des fournisseurs de services de recyclage, de collecte, de compost et d'enfouissement déchets.

AUSTIN

DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Shared Responsibility for Waste Reduction Resolution</i> 	2000	<ul style="list-style-type: none"> • Cette résolution met de l'avant que la réduction des déchets est une responsabilité partagée qui doit reposer sur des stratégies économiques, sociales et environnementales et sur la collaboration des secteurs public et privé ainsi que sur l'éducation. • La résolution énonce des directives concernant la politique d'achat dans le but de favoriser les entreprises qui développent des produits qui démontrent un engagement à l'efficacité et l'efficience et sont écoresponsables.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Smart Growth Criteria Matrix</i> 	2001	<ul style="list-style-type: none"> • Austin a mis en place une matrice d'évaluation des projets basée sur les principes de la Croissance intelligente ayant un rôle particulier, celui d'inciter les concepteurs de projets au respect des principes par l'octroi de privilèges financiers. • En effet, les résultats obtenus selon ce système déterminaient si un projet de développement était admissible à un programme d'incitatifs financiers incluant : le remboursement des frais d'analyse des dossiers, des crédits pour les coûts des utilités publiques sur une période de 5 ou 10 ans, ainsi que le coût du devancement des infrastructures planifiées pour permettre la réalisation du projet proposé. • Ce programme n'est plus en fonction.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Ozone Reduction Strategies</i> 	2001	<ul style="list-style-type: none"> • Ce document propose 10 stratégies pour minimiser les émissions d'azote associées aux opérations municipales : elles s'adressent aux employés, aux départements et aux partenaires régionaux. • Ces stratégies ont été élaborées en vue de se conformer aux normes fédérales proposées à l'époque concernant l'ozone troposphérique, le Texas présentant un niveau très élevé. • Le document souligne que les entreprises de la région devront elles aussi mettre en place de telles stratégies pour rencontrer les cibles proposées.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Austin-San Marcos 2002 - O3 Flex Agreement</i> 	2002	<ul style="list-style-type: none"> • Cette entente entre les villes d'Austin et de San Marcos et l'EPA visent à déterminer les conditions pour assurer à long terme le respect des normes sur les concentrations d'ozone.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Climate Protection Plan Resolution</i> 	2007	<ul style="list-style-type: none"> • Cette résolution définit un ensemble d'objectifs à atteindre en regard du changement climatique: <ol style="list-style-type: none"> 1. S'engager à ce que toutes les installations, tous les véhicules et toutes les opérations de la Ville soient carboneutres d'ici à 2020. 2. S'engager à ce que Austin Energy, la compagnie d'énergie détenue par la Ville, soit le leader national dans la réduction des gaz à effet de serre. 3. Mettre en place le code du bâtiment le plus efficace au plan énergétique et entreprendre de manière significative la mise aux normes des bâtiments existants. 4. Établir un inventaire complet des émissions des gaz à effet de serre non seulement de l'administration mais de l'ensemble du territoire.

AUSTIN

DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
		<ul style="list-style-type: none"> 5. Développer et mettre en place un programme d'aide pour les citoyens, les entreprises, les organisations et les visiteurs en vue d'atteindre l'objectif de carboneutralité. 6. Coopérer avec les autres entités locales et régionales en vue de la réduction des émissions. 7. Appuyer toute politique ou législation fédérale ou de l'État contribuant à la réduction des gaz à effet de serre.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Climate Protection Plan</i> 	2008	<ul style="list-style-type: none"> • Ce Plan d'action sur le changement climatique définit l'ensemble des composantes de la stratégie de lutte et d'adaptation au changement climatique incluant : le plan municipal, le plan des utilités publiques, le plan pour les résidences et les édifices, le plan communautaire et le « <i>Go Neutral Plan</i> ». Les principaux objectifs de chacune de ces composantes sont : <ul style="list-style-type: none"> 1. Municipal Plan : alimenter toutes les installations municipales au moyen d'énergie renouvelable d'ici 2012 ; s'assurer que la flotte de véhicules municipaux soit carboneutre d'ici à 2020. 2. Utility Plan : répondre à 30% des besoins énergétiques par des sources renouvelables d'ici 2020, incluant 100 MW de production solaire. 3. Home and Buildings Plan : modifier le code du bâtiment de manière à ce que les besoins énergétiques de toutes les résidences unifamiliales neuves puissent être satisfaits par des sources d'énergie renouvelables et produites sur le site, d'ici 2015 ; modifier le code du bâtiment pour améliorer de 75% la consommation énergétique pour tous les autres bâtiments. 4. Community Plan : impliquer l'ensemble de la communauté dans l'inventaire des émissions de gaz à effet de serre, l'identification et la mise en place de stratégies de réduction. 5. Go Neutral Plan : développer un calculateur d'émissions de carbone spécifique à la situation d'Austin pour encourager les citoyens, les entreprises et les visiteurs à modifier leurs comportements.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Energy Conservation Audit and Disclosure Ordinance</i> 	2008	<ul style="list-style-type: none"> • Cette réglementation définit les obligations relatives à la réalisation d'audits énergétiques, les obligations de faire rapport et les pénalités et amendes en cas de défaut.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Reduction of Plastic Bags to Landfill Resolution</i> 	2008	<ul style="list-style-type: none"> • Cette résolution engage la Ville à adopter un plan en vue de réduire de 50% par rapport à l'année de référence le nombre de sacs de plastique qui se retrouvent dans la filière des déchets, pour le 30 juin 2009.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Zero Waste Strategic Plan</i> 	2008	<ul style="list-style-type: none"> • Ce plan adhère aux principes de « zéro-déchets » qui mettent l'accent d'abord sur la réduction des déchets et la réutilisation des produits, et ensuite, sur le recyclage et le compostage. • Les objectifs fixés sont : une réduction de 20% per capita des déchets solides enfouis d'ici 2012; un réacheminement de 75% des déchets présentement traités dans les sites d'enfouissement ou les incinérateurs, d'ici 2020 et de 90% d'ici 2040.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Transportation and Land Use Resolution</i> 	2009	<ul style="list-style-type: none"> • Dans le cadre de la planification du redéveloppement des corridors de transport, cette résolution vise à développer une approche fondée sur la forme (« <i>form-based code</i> ») plutôt

AUSTIN		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
		<p>que sur le zonage traditionnel.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ce type de code ou de règlement s'articule autour de la relation entre le bâtiment et le domaine public, la forme et la volumétrie des bâtiments en relation entre eux, l'échelle et le type de rues et d'îlots.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Construction Equipment Emissions Reduction Resolution</i> 	2010	<ul style="list-style-type: none"> • Cette résolution définit les principes à respecter en vue de formuler des actions visant la réduction de l'ozone, des particules en suspension et des émissions de gaz à effet de serre en relation avec la construction et la démolition, incluant mais non limités aux travaux réalisés par la Ville.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Resource & Climate Protection Plan to 2020: Recommendations, Plan and Update</i> 	2010	<ul style="list-style-type: none"> • Ce document constitue une mise à jour du Plan d'action développé en regard du changement climatique et vise notamment à accroître les cibles proposées : 35% des besoins devront être satisfaits par des énergies renouvelables (au lieu de 30%) ; accroître l'objectif d'efficacité énergétique de 100 MW à 800 MW ; nouvelle cible de réduction des CO₂, soit 20% sous le niveau atteint en 2005.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Climate Protection Plan 2010 Annual Report</i> 	2010	<ul style="list-style-type: none"> • Ce rapport annuel fait état des progrès réalisés dans l'atteinte des objectifs définis dans le Plan d'action sur le changement climatique.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Sustainable Places Analytic Tool</i> 	2011	<ul style="list-style-type: none"> • La Ville entreprend, en collaboration avec ses partenaires régionaux, le développement d'un modèle informatisé visant une analyse intégrée des données spatiales, non plus par thèmes ou secteurs, qui permettra notamment d'évaluer des propositions formulées à l'égard d'un site dans une perspective régionale.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Imagine Austin Comprehensive Plan Framework</i> 	2011 1979	<ul style="list-style-type: none"> • Ce nouveau plan vise à répondre aux enjeux auxquels Austin sera confrontée d'ici à son bicentenaire en 2039. Le premier plan d'aménagement et de développement a été adopté en 1979 et amendé à plusieurs reprises. • Le conseil a défini trois (3) paramètres pour l'élaboration de ce plan : l'engagement de l'ensemble de la communauté ; l'atteinte d'un développement durable ; des actions concrètes. • Le Conseil a adopté un ensemble de directives qui concernent toutes les dimensions de l'aménagement et du développement.
SYSTÈMES DE TRANSPORT		
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Transit-Oriented Development (TOD) Guidebook</i> 	2006	<ul style="list-style-type: none"> • La Ville d'Austin a adopté un guide et un règlement qui vise à favoriser des développements orientés en fonction du transport en commun. • Le guide comprend un rappel des principes, présente des meilleures pratiques et comprend le texte du règlement.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Stop Idling Program</i> 	2009	<ul style="list-style-type: none"> • Ce matériel à caractère didactique vise à informer sur les risques et les impacts négatifs sur la santé associés aux moteurs qui tournent au ralenti, en particulier dans les zones scolaires.

AUSTIN

DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
<ul style="list-style-type: none"> <i>Bicycle Master Plan Update</i> 	2009 1998 1996	<ul style="list-style-type: none"> Ce plan est une mise à jour du plan développé en 1996 et en 1998. Le plan définit les objectifs et les actions à mettre en place sur un horizon de 10 ans et vise à faire d’Austin une ville de premier plan au niveau du cyclisme à l’échelle mondiale. Les deux principaux objectifs sont d’accroître l’utilisation du vélo et d’améliorer la sécurité. Des objectifs subsidiaires sont aussi définis aux niveaux du réseau, de l’éducation et de la promotion, de la sécurité et de l’application des règlements, et finalement de l’implantation et du financement. Des données de référence sont incluses et servent à l’évaluation des résultats.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Sidewalk Master Plan Resolution</i> 	2009	<ul style="list-style-type: none"> Ce plan directeur vise à définir des mécanismes objectifs en vue de prioriser les travaux d’aménagement de trottoirs à réaliser notamment en vue de répondre aux exigences de la loi fédérale visant l’accessibilité pour les citoyens ayant des déficiences (« <i>Americans with Disabilities Act</i> ») Les objectifs principaux sont d’encourager les déplacements pédestres, d’améliorer la sécurité des piétons et de faciliter les déplacements vers les stations ou les arrêts de transport en commun. Le plan inclut une matrice originale : l’<i>Absent Sidewalk Prioritization Matrix</i>, une matrice d’évaluation qui repose sur un inventaire systématique des trottoirs absents et cinq (5) critères qui permettent d’évaluer la pertinence d’en aménager : un indice de l’attractivité piétonnière, un indice de la sécurité piétonnière, un indice de la fiscalité, un indice lié au plan du quartier et un indice incluant des considérations spéciales.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Electric Transportation 2010-2020 Roadmap</i> 	2010	<ul style="list-style-type: none"> Ce document schématique vise à représenter l’ensemble des actions à mettre en œuvre pour que les maisons, les routes et les systèmes électriques puissent être prêts à l’arrivée des véhicules électriques. Ce plan d’ensemble est défini pour trois (3) ans.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Mobility Bond Information Package</i> <i>Mobility Scoring Matrix</i> 	2010	<ul style="list-style-type: none"> Ce programme complet s’inscrit dans le cadre de la stratégie de mobilité de la Ville d’Austin et vise à définir et prioriser l’ensemble des besoins selon une série de critères : acuité du problème de mobilité, efficacité, impact environnemental, sécurité, durabilité, relation avec les projets régionaux, échéancier de réalisation, sources potentielles de financement fédéral ou de l’État. Ce programme inclut des projets de court et long termes incluant des investissements pour les rues, les trottoirs, les pistes cyclables, les sentiers piétonniers et les infrastructures de transport en commun.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Strategic Mobility Toolbox</i> 	2010	<ul style="list-style-type: none"> Cette boîte à outils fait partie de la stratégie de mobilité de la Ville d’Austin et inclut : des outils de planification, des outils de gestion de la demande, des mesures de gestion de la

AUSTIN		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
		circulation, des mesures pour le transport en commun, le vélo et les déplacements pédestres.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>2010-2012 Transportation Electrification Program Timeline</i> 	2010	<ul style="list-style-type: none"> • Ce document fait partie des actions à mettre en œuvre en relation avec l'arrivée des véhicules électriques et a été développé par Austin Energy. • Les actions identifiées concernent : les modalités de paiement et l'infrastructure de communication, les enjeux des différentes parties prenantes, l'engagement et la promotion, les impacts sur les entreprises et les étapes charnières dans la mise en œuvre.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Capital Region 2010 - 2035 Transportation Plan</i> 	2010	<ul style="list-style-type: none"> • Ce plan concerne les cinq (5) counties formant la région de la capitale du Texas et définit les besoins à satisfaire à l'horizon 2035 et les orientations à mettre en œuvre pour l'aménagement d'un système de transport intégré et multimodal.
SOCIÉTÉ		
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Community Preservation and Revitalization Program (CP&R)</i> 	2005	<ul style="list-style-type: none"> • Ce rapport présente les actions pour atteindre les objectifs définis pour assurer l'offre de logement abordable dans la zone de préservation et de revitalisation délimitée par le conseil. • Trois (3) orientations principales sont proposées : offrir une assistance aux ménages dont le revenu est égal ou inférieur à 50% du revenu familial médian pour qu'ils puissent conserver leur domicile ; créer des opportunités d'accès à la propriété pour les ménages dont le revenu est égal ou inférieur à 65% du revenu médian des familles ; ajouter et conserver un parc de logements locatifs pour répondre aux besoins des ménages dont le revenu est égal ou inférieur à 50% du revenu familial médian.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Race, Sex, and Business Enterprise: Evidence from the City of Austin</i> 	2008	<ul style="list-style-type: none"> • Ce rapport identifie la situation actuelle concernant les entreprises détenues par des minorités ou par des femmes quant à leur potentiel d'être appelées et de répondre aux appels d'offres de services et de fournitures de la Ville, et ce de manière équitable.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Preserving Affordable Housing in Austin a Platform for Action</i> 	2008	<ul style="list-style-type: none"> • Ce rapport propose des actions visant à conserver du logement abordable à Austin. Les propositions incluent : le partage de données entre les différentes institutions, un financement adéquat, l'identification de partenariats créatifs, la protection des locataires et des consommateurs.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Downtown Affordable Housing Strategy</i> 	2009	<ul style="list-style-type: none"> • Dans le cadre du projet de redéveloppement du centre-ville, cette stratégie aborde les actions à mettre en place en vue d'assurer une offre de logement abordable au centre-ville. • Les stratégies proposées incluent : le développement d'une vision de la composition et du caractère de l'habitation au centre-ville et son évolution dans le temps ; la définition d'objectifs réalistes misant sur les opportunités et tenant compte des contraintes ; les stratégies à mettre en œuvre pour répondre à ces objectifs pour la Ville et ses partenaires

AUSTIN		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
		dans le redéveloppement du centre-ville.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Housing and Community Development Strategic Plan 2009-2014</i> 	2009	<ul style="list-style-type: none"> Ce Plan stratégique quinquennal définit les orientations retenues pour l'octroi de subventions et autres financements pour l'habitation et le développement communautaire. L'objectif principal de cette stratégie est d'accroître l'autonomie des résidents et des entreprises.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Create Austin Cultural Master Plan</i> 	2009	<ul style="list-style-type: none"> Ce Plan directeur de la culture vise à promouvoir et soutenir la culture « créative » d'Austin à l'horizon 2017. La collaboration entre les secteurs public et privé est au cœur des stratégies visant à faire rayonner Austin aux plans des arts, de la culture et de la créativité. Le Plan comprend un plan d'action incluant un échéancier, l'identification des acteurs responsables de la mise en œuvre, les résultats et bénéfices attendus.
<ul style="list-style-type: none"> <i>The Plan to End Community Homelessness in Austin - Travis County</i> 	2010 2004	<ul style="list-style-type: none"> Ce Plan est une mise à jour du plan de 2004 visant à développer les actions en vue de mettre fin au problème des sans abris. Il a été réalisé par une coalition qui regroupe des représentants d'Austin et de Travis County, The Ending Community Homelessness Coalition. Le Plan de 2010 s'intéresse au continuum de la population sans abris allant de la population à risque de le devenir à celle qui est de manière chronique dans cette situation et propose en conséquence des mesures de prévention, de suivi et d'intervention.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Permanent Supportive Housing Strategy</i> 	2010	<ul style="list-style-type: none"> Cette stratégie développée par la Ville d'Austin vise le financement de 350 unités de logement locatif sur quatre (4) ans pour répondre aux besoins permanents d'une population à faible revenu et rencontrant de multiples problèmes de stabilité résidentielle.
ÉCONOMIE		
GOVERNANCE		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Accessibilité du site Web</i> 	1998	<ul style="list-style-type: none"> La Ville d'Austin s'assure que l'information disponible sur son site Web est accessible aux personnes présentant des déficiences visuelles et respecte à cet égard les protocoles du World Wide Web Consortium (W3C) et les normes fédérales (Chapitre 508, <i>Rehabilitation Act of 1998</i>).
<ul style="list-style-type: none"> <i>Normes LEED-Argent des constructions municipales</i> 	2000	<ul style="list-style-type: none"> Par voie de résolution, la Ville d'Austin a décrété que toute nouvelle construction municipale devrait répondre aux normes correspondant à la certification LEED-Argent.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Linking Planning Processes Across the City</i> 	2008	<ul style="list-style-type: none"> Ce document vise à assurer les liens entre les nombreux documents de planification adoptés par la Ville en vue favoriser leur mise en œuvre. Le document distingue la vision, les priorités du conseil municipal, les politiques de court, moyen et long termes, et les plans annuels.

AUSTIN		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Elimination of Purchase by City of Water Bottles Resolution</i> 	2008	<ul style="list-style-type: none"> • Cette résolution engage la Ville à éliminer l'achat d'eau embouteillée dans les installations municipales et d'évaluer et d'identifier des stratégies en vue de réduire l'utilisation d'eau embouteillée dans les opérations municipales.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Sustainable Food Policy Board Resolution</i> 	2008	<ul style="list-style-type: none"> • Cette résolution crée une nouvelle commission chargée de la politique pour l'alimentation durable. Cette commission agira à titre consultatif au près du Conseil en vue de formuler des recommandations visant à améliorer la disponibilité d'aliments sains, nutritifs, produits localement et de manière durable, à des prix raisonnables, par la coordination de activités municipales ainsi que celles des organismes à but non lucratif et des entreprises agricoles et de l'industrie alimentaire.
PROJETS IMMOBILIERS		
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Robert Mueller Municipal Airport Reuse Plan</i> 	2008	<ul style="list-style-type: none"> • Ce plan de redéveloppement concerne un site aéroportuaire de quelque 290 hectares qui permettra de limiter l'étalement urbain : ce site de propriété municipale sera transformé en un quartier d'usages mixtes et vise à être une illustration exemplaire des principes de la Croissance intelligente et du développement durable.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Études de cas - Bâtiments verts -Austin Energy Green Building Program</i> 		<ul style="list-style-type: none"> • Ce site offre de nombreux exemples résidentiels et commerciaux, d'échelle variée.

2.4.2 Lockhart

La ville de Lockhart est située à quelque 50 km au sud d'Austin, dans Caldwell County, et fait partie de la région métropolitaine d'Austin. En 2010, elle avait une population de 12 698 personnes sur un territoire de 29 km² : c'est donc une petite municipalité à tous les points de vue. Au recensement de 2000, plus de 47% de la population était d'origine hispanique et 13% était composée d'afro-américains. Lockhart compte une proportion plus importante de personnes à faible revenu que la moyenne américaine.

En 2007, Lockhart comptait quelque 4 000 emplois principalement dans les services locaux et le commerce de détail (33%), les soins de santé (9%) et la construction (8%) : près des trois quarts des entreprises employaient moins de 5 personnes²⁰⁵. La population active étant près du double, une partie importante de la population travaille dans les villes voisines de la région métropolitaine et Lockhart à ce titre est essentiellement une banlieue.

Contrairement à Austin et à San Marcos, Lockhart a connu jusqu'ici un développement moins rapide, seulement 9,3% de croissance depuis 2000 si l'on considère le territoire actuel de la ville car celle-ci a procédé à plusieurs annexions depuis 1990. Lockhart a été choisie non pas parce qu'elle a été reconnue pour ses initiatives mais bien parce qu'elle fait face à un changement important qui pourrait changer la donne, soit la construction de l'autoroute 130 du Texas dont l'inauguration est prévue en 2012. Cette autoroute qui traversera le territoire dans la partie ouest vise à offrir une route alternative à l'Interstate 35, reliant de façon plus rapide Lockhart à Austin ce qui pourrait

²⁰⁵ CAPITAL AREA COUNCIL OF GOVERNMENTS (2007). Lockhart's Economic Forecast

contribuer notamment à favoriser le développement résidentiel, mais aussi le développement d'entreprises, selon les études d'impact.

Jusqu'à alors, la Ville de Lockhart ne s'était pas beaucoup investie en matière de planification du territoire ou de la protection de l'environnement. Les pressions appréhendées eu égard aux impacts de l'ouverture de la nouvelle autoroute ont été la principale raison qui a conduit la Ville à élaborer son premier Plan d'aménagement et de développement, en 2003. La prise en compte des principes du développement durable dans ce plan et dans le plan de transport qui l'accompagne demeure pour le moment limitée et la proximité d'Austin ne semble pas avoir influencé Lockhart dans ses démarches. Lockhart en partenariat avec le county de Caldwell a aussi mis en place des mesures de gestion du bassin du ruisseau Plum, en raison de préoccupations de santé publique.

LOCKHART		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
ENVIRONNEMENT NATUREL		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Plum Creek Water Quality Management Program</i> 	2010	<ul style="list-style-type: none"> Ce plan vise à améliorer la qualité de l'eau du bassin du ruisseau Creek où la ville puise une partie de son eau. Le plan identifie les mesures de contrôle à mettre en place mettant l'accent sur la gestion des eaux de ruissellement en vue de réduire les contaminants qui s'infiltrent dans le bassin de drainage. Des objectifs spécifiques sont définis pour la réduction des bactéries E. coli, des nitrates et des nutriments.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Natural Yard Waste Ordinance</i> 	2010	<ul style="list-style-type: none"> L'une des mesures adoptées est un règlement qui interdit la disposition des résidus verts sur les rues ou dans les réseaux de drainage.
ENVIRONNEMENT BÂTI		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Lockhart 2020 Comprehensive Plan</i> 	2003	<ul style="list-style-type: none"> Il s'agit du premier Plan d'aménagement et de développement adopté par la Ville de Lockhart. Ce plan définit pour un horizon de 20 ans les orientations du développement. Le Plan inclut une vision, les politiques en matière d'utilisation du sol, d'habitation, de transport, de développement économique, pour le centre-ville, l'eau potable, les eaux usées et les eaux de ruissellement, les équipements et installations communautaires. La mise en œuvre du plan s'accompagne d'un rapport annuel sur les réalisations et une révision aux cinq (5) ans. Le plan adhère à certains principes de la Croissance intelligente, notamment le contrôle de l'étalement urbain, mais de façon limitée.
SYSTÈMES DE TRANSPORT		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Lockhart 2020 Thoroughfare and Land Use Plan</i> 	2003	<ul style="list-style-type: none"> Ce plan constitue l'autre composante du Plan d'aménagement et de développement. Il s'agit essentiellement d'un plan de développement du réseau routier et autoroutier - collectrices, artères principales. Le plan sert de support aux décisions d'investissement de la Ville.

LOCKHART		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
• <i>Lockhart Springs Walkway</i>	2009	• Ce plan des réseaux et sentiers piétonniers et cyclistes vise à connecter les quartiers et les parcs aux établissements scolaires, principalement.
SOCIÉTÉ		
ÉCONOMIE		
GOVERNANCE		
PROJETS IMMOBILIERS		

2.4.3 San Marcos

La ville de San Marcos est située à quelque 50 km au sud-ouest d’Austin, dans Hays County, et fait partie de la région métropolitaine d’Austin. En 2010, elle avait une population de 44 894 personnes sur un territoire de 47 km². Au recensement de 2000, plus de 37% de la population était d’origine hispanique. San Marcos a connu un développement encore plus rapide qu’Austin, soit une croissance de plus de 29% depuis 2000. Parmi les plus importants employeurs publics, l’on note Southwest Texas University, le district scolaire, Hays County et la Ville de San Marcos.

San Marcos a été choisie notamment en raison de ses initiatives en matière d’aménagement d’un corridor routier s’intégrant dans un réseau de parcs et d’espaces naturels, le Wonder World Drive, qui a valu à la ville le *Municipal Excellence Award* de la Texas League of Municipalities, en 2011. La Ville a également été reconnue pour la mise en place de compteurs d’eau intelligent, l’*Advanced Metering Initiative*, un prix remis par l’*Utility Automation and Engineering T&D Magazine* en 2009 et 2010.

En termes de gouvernance, la Ville a été honorée pour le rôle important joué par son document budgétaire à la fois comme document d’orientation politique, de planification financière, de gestion des opérations et en tant qu’outil de communication : ce prix lui a été décerné en 2009 par le Government Finance Officers Association, une association nationale. Soulignons que le site Internet de la Ville de San Marcos offre une information hebdomadaire sur les dépenses et la situation financière de la Ville, incluant les montants payés à des fournisseurs, à des agences, aux membres du conseil.

San Marcos est traversée en son centre par l’escarpement de Balcones qui délimite deux milieux très différents : à l’ouest, les collines du Texas sillonnées de gorges, à l’est les prairies agricoles riches et ondulées. San Marcos se situe dans une zone surnommée « *Flash Flood Alley* » en raison des pluies diluviennes qui apportent des volumes importants d’eau sur de très courtes périodes et qui s’accompagnent alors de crues éclairs. Les rivières San Marcos et Blanco traversent aussi la ville.

San Marcos s’est d’abord investi dans la planification durable dans le cadre de son premier Plan d’aménagement et de développement adopté en 1996 : ce plan est notoire par le processus de consultation mis en œuvre sur une période de deux (2) ans et ayant impliqué la création d’un comité avisé composé de 55 citoyens. Ce plan fait présentement l’objet d’une révision. La problématique particulière associée aux conditions d’écoulement des eaux et de pluviométrie ont aussi engendré plusieurs politiques et plans dès le milieu des années 1990. Le premier plan de transport de la Ville a été adopté en 2004. En 2010, la Ville s’est dotée d’un plan directeur des parcs, de la récréation et des espaces naturels qui épousent très clairement les principes du

développement durable. L'approche de collaboration avec l'université dans le cadre du plan de développement du campus universitaire est à souligner.

SAN MARCOS		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
ENVIRONNEMENT NATUREL		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Flood Protection Plan</i> 	2007	<ul style="list-style-type: none"> Ce rapport d'analyse hydrologique et hydraulique concerne sept (7) bassins versants qui sont près ou dans les limites de la ville. Le rapport identifie les risques d'inondation et propose des mesures de mitigation : une analyse coût-bénéfice des propositions sert à prioriser les interventions.
ENVIRONNEMENT BÂTI		
<ul style="list-style-type: none"> <i>San Marcos Comprehensive Plan</i> <i>Dream San Marcos (en cours)</i> 	1996 2011	<ul style="list-style-type: none"> Ce plan élaboré après plus de 2 années de consultation est le premier Plan d'aménagement et de développement de San Marcos. Son élaboration a impliqué notamment un comité aviseur composé de 55 citoyens. La vision énoncée dans ce plan ainsi que plusieurs des orientations formulées témoignent d'une prise en compte des principes du développement durable. Révision du Plan d'aménagement et de développement de 1996. Parmi les questions posées aux citoyens, notons : quelle vision proposée pour San Marcos dans le futur (<i>when it « grows up »</i>) - un jeu de mots qui fait référence à la fois à la croissance en nombre, à la maturité et ... à la croissance en hauteur) ; comment faire que San Marcos soit plus « cool » qu'Austin ; quels types d'emplois souhaite-t-on retrouver à San Marcos ; quels sont les cinq (5) éléments les plus importants pour assurer la qualité de la vie dans le futur.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Water Supply Master Plan</i> 	2005 2003 1994	<ul style="list-style-type: none"> Cette actualisation du Plan de 2003 vise à mettre à jour le cadre de gestion pour l'approvisionnement en eau potable de la Ville, dans le contexte d'un processus régional de planification, en fonction de l'horizon 2027. Le Plan repose sur une matrice d'analyse des stratégies qui distingue sept (7) critères : la proximité, la quantité, l'abordabilité, la fiabilité, la qualité environnementale, la qualité de l'eau, et les conditions d'obtention des permis d'exploitation.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Water Distribution System Master Plan</i> 	2005	<ul style="list-style-type: none"> De pair avec le plan précédent, ce Plan directeur concerne le réseau de distribution d'eau potable, à l'horizon 2027.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Wastewater Master Plan</i> 	2005 2003 1994	<ul style="list-style-type: none"> Cette actualisation du Plan directeur de 2003 concerne la gestion des eaux usées.

SAN MARCOS

DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Wastewater Collection System Design Criteria</i> 	2006	<ul style="list-style-type: none"> • Les critères de conception pour les systèmes de collecte des eaux usées reflètent les normes spécifiques à respecter pour assurer la protection de l'aquifère Edwards qui traverse sept (7) counties et est une source importante d'approvisionnement en eau potable.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Downtown Master Plan</i> 	2009	<ul style="list-style-type: none"> • Ce Plan directeur pour le centre-ville a pour objectif principal la revitalisation de ce secteur. • Le Plan se compose d'un ensemble de stratégies présentées comme étant inter-reliées: l'identité et le génie du lieu (« <i>Place making</i> »); le développement du secteur des affaires; les normes et les processus de développement; le réaménagement du réseau de circulation; le transport en commun; la qualité de l'eau et la gestion des eaux de ruissellement; les utilités publiques; la gestion et le financement des investissements.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Parks Recreation and Open Space Master Plan</i> 	2010	<ul style="list-style-type: none"> • Ce plan directeur à l'horizon 2020 des parcs et des espaces naturels épouse plusieurs des principes du développement durable: réseau interconnecté d'espaces naturels et de parcs favorisant leur participation à la vie communautaire; diversité des activités pour les résidents, activités de récréation active et passive; préservation des ressources culturelles et naturelles significatives. • Ce plan a été élaboré en tenant compte des orientations formulées par le Texas Parks and Wildlife Department (voir note de bas de page no. 202) en vue de rendre la ville éligible à des subventions.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Smart Code</i> 	2011	<ul style="list-style-type: none"> • San Marcos a adopté un nouveau règlement qui prend appui sur une approche contemporaine où les changements de zonage sont examinés en fonction des types de milieux (« <i>transect designations</i> ») pour lesquels sont définis des usages permis et interdits ainsi que des normes spécifiques d'aménagement et de développement.
SYSTÈMES DE TRANSPORT		
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Transportation Design Manual</i> 	2004	<ul style="list-style-type: none"> • Ce manuel définit les normes et les standards pour la conception du réseau de voirie dans son ensemble. • Il se distingue par l'obligation qui est faite de tenir compte dans l'aménagement de l'utilisation potentielle pour le transport en commun.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Transportation Master Plan</i> 	2004	<ul style="list-style-type: none"> • Ce premier Plan de transport a été développé par la Ville en collaboration avec les instances régionales de planification et de transport. Une importante consultation publique a aussi servi d'intrants à l'élaboration de ce Plan défini à l'horizon 2025. • Ce plan s'inscrit clairement en ligne avec les principes du développement durable: développement des modes alternatifs; accessibilité accrue pour les déplacements en vélo ou à pied; multimodalité; recherche d'un équilibre entre la

SAN MARCOS		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
		mobilité, la qualité de vie et le développement économique. <ul style="list-style-type: none"> Le plan inclut également des recommandations pour arrimer l'utilisation future du sol et sa planification et la planification du transport. Le plan prévoit également des propositions pour l'aménagement paysager et des critères de design pour améliorer la qualité visuelle des infrastructures de transport.
SOCIÉTÉ		
ÉCONOMIE		
GOUVERNANCE		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Community Outreach Survey</i> 		<ul style="list-style-type: none"> Ce rapport annuel est fondé sur un sondage auprès des résidents pour connaître leurs points de vue sur les orientations futures de la Ville et leurs perceptions sur les services reçus.
<ul style="list-style-type: none"> Financial Transparency Information Online 	2011	<ul style="list-style-type: none"> Le site Internet de San Marcos offre une information régulièrement mise à jour sur les dépenses et la situation financière de la ville, incluant notamment les montants payés à des fournisseurs, à des agences, aux membres du conseil et ce, sur une base hebdomadaire.
PROJETS IMMOBILIERS		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Campus Edge Strategic Plan</i> 	2007	<ul style="list-style-type: none"> Ce plan développé conjointement par la Ville et par Texas State University a été développé dans le cadre de l'élaboration du Plan directeur de développement du campus universitaire. Les objectifs principaux étaient de mesurer les impacts et de maximiser les bénéfices associés à la présence du campus. Les composantes traitées incluent : les installations universitaires et le développement résidentiel, les équipements récréatifs et sportifs, le stationnement et la mobilité, le design urbain, les rues et l'environnement piétonnier.

IV.2.5 Le Vermont

Dès 1970, le Vermont adoptait une loi régissant l'aménagement et le développement du territoire (« *Land Use and Development Act*») qui visait à régir et à contrôler l'utilisation du sol et l'environnement pour s'assurer que les usages ne seront pas nuisibles à l'environnement et qu'ils contribueront au bien-être général par une croissance et un développement ordonnés et appropriés pour répondre aux besoins de la population.

En 1987, le Vermont s'était doté d'une commission ayant une double mission : l'habitation et la protection des terres agricoles, des forêts et des espaces naturels. Depuis sa création, le Vermont Housing and Conservation Board a offert du financement sous forme de prêts ou de subventions pour la réalisation de quelque 6 700 unités de logement abordable. La commission a assuré la protection permanente de plus de 38 000 hectares de terres agricoles et de plus de 95 000 hectares de forêts et de milieux naturels.

En 1988, le Vermont adoptait le *Growth Management Act* qui le situait à l'avant-garde des états américains. Cette loi avait pour objet d'obliger les agences gouvernementales à développer des plans et de mettre en place des mesures qui soient conformes aux objectifs d'aménagement et de développement du territoire. La Loi avait aussi pour effet d'obliger l'adoption de plans régionaux et définissait les exigences à respecter par les municipalités qui choisissaient d'adopter des plans locaux.

La Loi définissait trois (3) objectifs principaux : assurer une coordination et un processus d'aménagement intégré au niveau de l'État, ses agences, les commissions de planification régionale et les municipalités ; encourager la participation des citoyens à tous les niveaux du processus de planification ; prendre en considération l'utilisation des ressources et les conséquences de la croissance et du développement à l'échelle de l'État, de la région et de la communauté.

Bien avant l'officialisation des principes de la Croissance intelligente et avant même la déclaration sur le développement durable, le Vermont définissait des objectifs d'aménagement et de développement qui en sont des illustrations très nettes²⁰⁶ :

- Planifier le développement en maintenant le caractère historique de l'occupation du territoire avec des villages compacts et des centres urbains séparés par des zones rurales - un développement résidentiel intensif à privilégier dans les centres des collectivités et à bannir, les développements linéaires le long des autoroutes ; une croissance économique localisée dans des zones désignées de croissance ou servant à revitaliser les centres villageois ou urbains ; des investissements publics qui soutiennent ces orientations.
- Développer une économie forte et diversifiée qui assure la qualité de l'environnement et favoriser le développement de l'emploi dans les zones à haut taux de chômage ou avec des populations à faible revenu.
- Élargir l'accès à la formation professionnelle et à l'éducation pour permettre la pleine réalisation et la contribution des résidents du Vermont.
- Assurer le déploiement d'un système de transport sécuritaire, pratique, économique et efficient au plan énergétique qui respecte l'intégrité de l'environnement naturel, incluant le transport en commun et les réseaux pour cyclistes et piétons - les autoroutes, les aéroports, le rail et les autres moyens de transport devraient être développés en complément, de manière équilibrée et intégrée.
- Identifier, protéger et mettre en valeur les sites naturels et historiques qui composent le paysage du Vermont - milieux significatifs et sensibles; ressources exceptionnelles en eau (lacs, rivières, aquifères, rives et milieux humides); routes, cours d'eau et vues panoramiques ; structures, sites, districts et sites historiques, sites archéologiques et zones sensibles.
- Maintenir et améliorer la qualité de l'air, de l'eau, des habitats naturels et des ressources terrestres.
- Encourager l'utilisation efficiente de l'énergie et le développement d'énergies de sources renouvelables.
- Maintenir et développer les activités récréatives - le développement ne doit pas diminuer la valeur et la disponibilité des sites pour la pratique d'activités récréatives ; l'accès public à des espaces récréatifs naturels, non commerciaux, devrait être identifié, prévu et protégé.
- Encourager et renforcer l'agriculture et la foresterie - protéger la viabilité à long terme des terres agricoles et des forêts; fabrication et commercialisation de produits agricoles et forestiers à encourager ; favoriser l'utilisation de produits agricoles locaux ; adoption de

²⁰⁶ VERMONT (1988). Growth Management Act, s. 4302 - Purpose; goals.

pratiques saines de gestion de la forêt et de l'agriculture ; des investissements publics planifiés pour minimiser les pressions sur l'agriculture et la forêt.

- Assurer l'utilisation sage et efficiente des ressources naturelles et faciliter l'extraction tout en assurant la restauration et la préservation des qualités esthétiques des aires touchées.
- Assurer la disponibilité de logement sécuritaire et abordable - pour répondre à une diversité de clientèles, en particulier les personnes à revenu faible ou modéré ; en localisant les nouveaux logements à proximité des zones d'emploi et des centres commerciaux et en assurant les services et équipements publics associés ; favoriser l'aménagement de logements accessoires.
- Planifier, assurer le financement et offrir un service efficient d'équipements et de services publics pour répondre aux besoins futurs - les services incluent la police et la sécurité incendie, les services médicaux d'urgence, les écoles, l'approvisionnement en eau, le traitement des eaux usées et la disposition des déchets solides ; le rythme de croissance ne devrait pas excéder la capacité des communautés à fournir les infrastructures et les services.
- Assurer l'offre et l'accessibilité à des services sécuritaires et abordables de garderies pour enfants et intégrer à la planification les enjeux associés au financement des services à l'enfance.

À compter de juillet 1989, tous les plans adoptés par les agences de l'État du Vermont et les commissions régionales devaient être conformes à ces objectifs. Les municipalités qui choisissaient de se doter de plans étaient invitées à respecter ces objectifs, sans y être astreintes. À compter du 1^{er} janvier 2012, les municipalités qui se doteront ou amèneront des plans d'aménagement et de développement (« *plan for a municipality* ») seront tenues d'y inclure des volets sur le développement économique et l'habitation et d'évaluer les impacts sociaux et économiques du plan.

En 1998, le Vermont a mis sur pied son programme visant à appuyer les efforts de revitalisation des centres-villes, d'abord comme un programme affilié à l'association National Main Street. À compter de 2002, le programme du Vermont est devenu autonome et par voie de législation, le Vermont a offert une série d'incitatifs financiers, réglementaires et autres pour favoriser la revitalisation des centres-villes. Dans les années subséquentes, des programmes distincts ont été mis en place pour les centres de village et les nouveaux centres-villes : 23 centres-villes ont ainsi été désignés et 96 villages. Le programme prévoit également des crédits de taxes pour les propriétaires qui restaurent, rénovent ou améliorent des bâtiments historiques situés dans des centres-villes ou des villages désignés. En 2009, un nouveau programme a été ajouté qui accorde des incitatifs pour le développement de zones de croissance désignées qui doivent obligatoirement respecter les principes de la Croissance intelligente.

Le Vermont avait une population de 625 741 personnes en 2010 ayant connu une légère croissance depuis 2001 de 2,8%. Le Vermont a un caractère très rural : il compte un grand nombre de municipalités compte tenu de sa faible population, soit 286 cités, villes et villages incorporés, et 14 counties. La taille médiane des municipalités est de l'ordre de 1 200 personnes.

Les trois (3) villes choisies sont de petites municipalités à l'image des municipalités du Vermont : Burke une municipalité du nord-est du Vermont qui comptait quelque 1 700 personnes ; Manchester, au sud du Vermont avec une population de près de 4 300 personnes ; Waitsfield, une municipalité du centre du Vermont avec une population de quelque 1 700 personnes. Ces trois (3) municipalités ont été choisies parce qu'elles ont toutes dû faire face à une restructuration de leur économie, d'une économie de ressources à une économie davantage liée à la récréation, au tourisme et au commerce.

2.5.1 Burke

La ville de Burke couvre un territoire de 88 km² au nord-est du Vermont avec une population de quelque 1 658 personnes en 2004. Cette ville a connu un changement important associé au passage d'une économie basée sur l'agriculture et la foresterie à une économie dont le moteur est la récréation, le tourisme et la villégiature : ces activités sont centrées autour du mont Burke, un centre de ski important, près du village de East Burke, l'un des villages qui composent la Ville. Le centre de ski mise sur le caractère durable de ses pratiques et de sa gestion, soulignant son approvisionnement auprès des fournisseurs et producteurs locaux et sa production d'énergie : une éolienne assure de 15 à 20% de l'approvisionnement en électricité du centre. Le centre entrevoit un développement résidentiel de basse densité associée à la remise en culture de terres agricoles.

La ville de Burke a d'abord consacré des efforts importants à la préservation du caractère rural et historique de son territoire en mettant en place une Commission vouée à la conservation dont le mandat est assez large : conservation et mise en valeur des ressources naturelles et culturelles, espaces naturels, utilisation efficiente de l'énergie.

En 2006, face aux préoccupations liées au nouveau développement, la Ville s'est dotée de son premier plan d'aménagement et de développement pour assurer la protection et la mise en valeur de ses atouts face au développement du mont Burke. Ce plan a fait appel à une grande participation des citoyens : plus de 500 questionnaires sur les 1 600 envoyés ont été complétés, un résultat important dans une municipalité qui ne comptait que quelque 1 650 personnes.

Ce plan se veut conforme aux orientations définies au niveau du Vermont telles que formulées dans le *Growth Management Act*. Ce plan a été revu en 2009 pour répondre à des préoccupations associées à la localisation d'usages industriels, et cette fois aussi, la consultation publique a été importante.

En 2009, les villages de East Burke et de West Burke ont été désignés « centres de village » en vertu du programme de l'État du Vermont, et les incitatifs qui accompagnent cette désignation devraient contribuer à la revitalisation de ces villages. La Ville s'est par ailleurs prévaluée des subventions offertes par l'État du Vermont pour procéder à de la plantation le long de ses ruisseaux et rivières.

Les gestes posés par la Ville sont à sa mesure et constituent les premières étapes d'une démarche de développement durable.

BURKE		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
ENVIRONNEMENT NATUREL		
ENVIRONNEMENT BÂTI		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Burke Town Plan</i> 	2011 2006	<ul style="list-style-type: none"> Ce plan d'aménagement et de développement a été adopté en 2006, puis amendé en 2011. Le plan vise à faire face au changement important survenu dans la communauté avec le passage d'une économie dominée par l'agriculture et la foresterie, à une économie où le tourisme la villégiature et la récréation sont au premier plan. Ce plan doit être pris en compte par la commission de planification régionale qui doit s'assurer que le plan qu'elle est tenue de développer respecte les orientations locales. Les principales composantes sont : l'utilisation du sol, le transport, les utilités publiques et les équipements communautaires, la conservation des ressources naturelles, des ressources historiques incluant les paysages, l'éducation, l'énergie, l'habitation et le développement économique. Ce plan se conforme aux objectifs régionaux et aux stratégies définies en matière d'énergie par le Northeast Kingdom
SYSTÈMES DE TRANSPORT		
SOCIÉTÉ		
ÉCONOMIE		
GOUVERNANCE		
PROJETS IMMOBILIERS		

2.5.2 Manchester

La ville de Manchester est une municipalité au sud du Vermont qui comptait quelque 4 282 personnes en 2007 et avait un territoire de 110 km². La ville est située dans une région qui a été marquée par l'exploitation de mines de fer, de carrières de marbre et les industries du bois de sciage. Aujourd'hui, la ville est surtout tournée vers le tourisme et le commerce, principalement en raison de la localisation des magasins de grande surface des fabricants (« *factory outlets* »).

La Ville assure les services policiers, la sécurité incendie, l'évaluation, l'alimentation en eau et le traitement des eaux usées, le contrôle animalier, les services de parcs et de récréation, et quelques autres services non seulement pour ses résidants, mais aussi pour les résidants du Village de Manchester qui est une administration locale distincte régie par une charte. La ville de Manchester compte trois (3) districts historiques reconnus par le Vermont.

Manchester s'est d'abord investie en matière de développement durable par l'adoption d'un plan d'aménagement et de développement dès 1978, conformes aux orientations définies par l'État. Dans le cadre d'une première révision de ce plan en 1993, elle réalisait une étude visant à examiner l'impact de ses réglementations sur la forme future de la ville. Ce type d'étude appelée « *build-out analysis* »²⁰⁷ est l'un des outils que prône l'EPA dans le cadre des villes vertes et c'est l'une des raisons qui a conduit au choix de Manchester. L'étude consiste à projeter dans le futur la forme urbaine lorsque tout le développement permis par la réglementation aurait été réalisé. Cette étude a été un montant clé pour la ville qui l'a amenée à reconsidérer de façon importante son approche en matière d'aménagement du territoire. moyens.

En 1994, suite à cet exercice et prenant appui sur une consultation de la population, la Ville adoptait un énoncé de vision. Un Plan de transport était adopté en 1996 en lien avec cette vision. En 2001, la Ville se dotait de critères de design visant à préserver le caractère et l'identité de la communauté. Le plan d'aménagement et de développement de 2007 est la plus récente initiative et se situe dans cette continuité : il traduit plusieurs des principes de développement durable et se veut conforme aux orientations du *Growth Management Act*. Ce plan constitue le document maître qui dicte toutes les orientations de la municipalité. Seul ce document était disponible en ligne.

Compte tenu de sa taille, la Ville de Manchester se distingue par ses commissions et comités composés de citoyens nommés par le conseil : la Conservation Commission, responsable de l'inventaire et de la réalisation d'études sur les ressources naturelles et les espaces naturels, l'administration des terres municipales et la formulation d'avis sur la réalisation de projets environnementaux de long terme ; l'Energy Committee dont le mandat est de formuler des recommandations au conseil sur la consommation d'énergie par l'administration municipale ; le Transportation Initiative Committee qui formule des recommandations sur la planification du transport, le design, la sécurité et la construction du réseau ; le Tree Committee qui formule quant à lui des recommandations sur les arbres sur les propriétés municipales, incluant la plantation, l'entretien et la planification à long terme.

²⁰⁷ EPA, Build-Out Analysis, http://epa.gov/greenkit/build_out.htm

MANCHESTER		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
ENVIRONNEMENT NATUREL		
ENVIRONNEMENT BÂTI		
<ul style="list-style-type: none"> Town Plan 	2007 1978	<ul style="list-style-type: none"> Ce plan d'aménagement et de développement énonce plusieurs orientations qui reflètent une préoccupation de développement durable : <ol style="list-style-type: none"> Utilisation du sol : développement plus intense au centre et densité qui diminue en s'éloignant ; concentration des activités commerciales au centre et recherche d'un équilibre entre les besoins de la population locale et ceux des visiteurs. Économie : diversification économique ; recherche d'un équilibre entre l'industrie touristique et le développement de l'industrie manufacturière et des ressources. Habitation : assurer une offre de logement abordable et une diversité pour répondre aux différentes clientèles. Transport : redéveloppement des rues pour favoriser les déplacements pédestres. Espaces naturels : protection et mise en valeur des espaces naturels et intégration dans le milieu urbanisé par la connectivité des espaces et leur localisation ; plan de gestion intégré de foresterie urbaine à développer. Ressources naturelles : protection et préservation des ressources naturelles en particulier des cours d'eau, des milieux hydriques et des milieux humides
SYSTÈMES DE TRANSPORT		
SOCIÉTÉ		
ÉCONOMIE		
GOUVERNANCE		
PROJETS IMMOBILIERS		

2.5.3 Waitsfield

La ville de Waitsfield est située au centre du Vermont et avait en 2000, une population de 1 659 personnes sur un territoire de 70 km². La ville de Waitsfield a d'abord été au cœur d'une région agricole et forestière : aujourd'hui, son avenir est davantage lié à la récréation, la villégiature et au commerce. Elle est située au cœur de la Mad River Valley qui compte notamment les centres de ski de Sugarbush et Glen Allen.

Le Vermont Natural Resources Council propose Waitsfield comme illustration d'une pratique exemplaire concernant la réutilisation de bâtiments de ferme historiques²⁰⁸ ce qui a été l'un des facteurs menant au choix de Waitsfield pour ce rapport. En effet, dès le milieu des années 1990, Waitsfield a adopté un règlement qui vise à favoriser la rénovation, la réhabilitation et la réutilisation de bâtiments de ferme qui ne sont plus utilisés à des fins agricoles : plusieurs bâtiments ont ainsi trouvé une nouvelle vie comme atelier de travail du bois, espace dédié aux arts de la scène ou encore, lieux de réunion.

Par ailleurs, Waitsfield et ses voisines Fayston et Warren collaborent depuis plus de 25 ans sur des enjeux communs, un autre élément distinctif. En 1985, cette collaboration est devenue formelle avec la création du Mad River Valley Planning District. De concert, Waitsfield et Fayston ont notamment réalisé en 2007 un inventaire et la cartographie des éléments naturels qui sont importants pour préserver la biodiversité.

Waitsfield a connu une faible croissance démographique au cours des dix dernières années : elle aurait même perdu quelques résidents dans la première moitié de la décennie 2000-2010. Cette vallée dont la population permanente est de quelque 4 500 personnes a une population saisonnière de 13 000 résidents : 30% de l'hébergement saisonnier est situé dans les limites de la ville de Waitsfield. Irasville, un secteur de la ville, joue un rôle important au plan commercial dans toute la vallée. Le village de Waitsfield et celui d'Irasville sont reconnus comme des zones de croissance par la législation du Vermont. En 2007, le centre de village de Waitsfield incluant un district historique national a été désigné par le Vermont comme l'un des centres de village admissibles au programme de soutien et aux incitatifs financiers.

Dès la fin des années 1970, Waitsfield a adopté un plan d'aménagement et de développement essentiellement axé sur l'utilisation du sol. Ce plan sera modifié en profondeur en 1983, puis amendé de nouveau en 1988. En 1993, Waitsfield entreprend d'élargir la portée de ce plan pour y ajouter des dimensions sociales et environnementales. Ce plan a été amendé en 1998 et en 2005. Waitsfield n'a pas attendu la modification législative de l'État pour incorporer un plan de développement économique dans son plan dès 2005.

En 2005, la Ville s'est dotée d'un plan de prévention des risques associés aux désastres naturels et à certains désastres associés à des bris d'équipements ou d'infrastructures, plan qu'elle a mis à jour en 2010.

En 2011, Waitsfield est à élaborer une refonte importante du plan, prenant appui notamment sur un sondage mené auprès des résidents. Ce plan s'inscrit dans la poursuite des approches développées antérieurement par la Ville et s'inspirant des principes énoncés dans le *Growth Management Act*. Waitsfield innove également par sa proposition de mettre en place un programme de financement municipal pour la réparation ou le remplacement des installations septiques privées.

²⁰⁸ VERMONT NATURAL RESOURCES COUNCIL (2011). Adaptive Re-use of Historic Barns, Waitsfield
<http://www.smartgrowthvermont.org/toolbox/casestudies/adaptivereusewaitsfield/>

WAITSFIELD		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
ENVIRONNEMENT NATUREL		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Natural Heritage Element Inventory and Assessment for Waitsfield and Fayston</i> 	2007	<ul style="list-style-type: none"> Ce rapport présente un inventaire et la cartographie des éléments naturels qui sont importants pour préserver la biodiversité des villes de Fayston et Waitsfield. Outre un inventaire, ce rapport propose une évaluation et un classement des ressources naturelles dans cinq (5) catégories : les milieux humides, les mares printanières, les milieux de montagne, les habitats fauniques et les corridors naturels.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Pre Disaster Mitigation Plan</i> 	2010 2005	<ul style="list-style-type: none"> Ce plan vise la prévention ainsi que les mesures à mettre en place pour limiter les risques associés aux désastres naturels et à certains désastres associés à des équipements : rupture de barrage, inondation éclair, inondation, érosion fluviale, embâcles, tempête hivernale majeure ou tempête de verglas. Ce plan a été réalisé conformément aux réglementations édictées par l'agence fédérale FEMA (<i>Federal Emergency Management Agency</i>)
ENVIRONNEMENT BÂTI		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Waitsfield Town Plan 2010-2015 Draft</i> 	2010 2005 1998 1993 1988 1983 1978	<ul style="list-style-type: none"> Ce plan d'aménagement et de développement se distingue des plans antérieurs qui se limitaient à un horizon de cinq (5) ans par l'adoption d'une vision de plus long terme : il aborde les questions d'utilisation du sol, les services et les équipements municipaux, la protection de l'environnement, le développement économique et le transport. Parmi les objectifs principaux visés par ce plan, plusieurs sont clairement apparentés aux principes du développement durable : répondre à la croissance de manière durable ; offrir du logement sécuritaire et abordable ; promouvoir un développement économique durable qui repose sur les ressources locales, la diversité, et une grande qualité de l'environnement ; favoriser l'efficacité énergétique et le recours aux énergies de sources renouvelables ; préserver les ressources culturelles, historiques et patrimoniales et en faire des éléments d'identité ; promouvoir une gestion durable et responsable des espaces naturels. Ce plan provisoire s'accompagne d'un plan d'action.
<ul style="list-style-type: none"> <i>Assessment of Decentralized Wastewater Options: A Survey of Needs, Capacity and Solutions for Historic Waitsfield Village and Irasville</i> 	2011	<ul style="list-style-type: none"> Cette étude fait suite au rejet par voie de référendum d'un projet de construction d'un centre de traitement des eaux usées. L'étude propose la mise en place d'un système de financement municipal à long terme d'aide aux propriétaires en vue de réparer ou de remplacer leurs installations septiques : le système prévoit des prêts à faible taux, les montants d'intérêt perçus servant à financer le fonds. Des analyses subséquentes seront nécessaires pour établir les exigences en matière de gestion et des protections juridiques requises pour protéger les investissements publics ainsi réalisés sur des terrains privés.

WAITSFIELD		
DIMENSIONS	ANNÉE	BRÈVE DESCRIPTION
SYSTÈMES DE TRANSPORT		
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Waitsfield Village Parking and Pedestrian Circulation Study</i> 	2006	<ul style="list-style-type: none"> • Cette étude sur le stationnement et la circulation pédestre a été réalisée pour répondre aux problèmes de la circulation engendrée notamment par les touristes et villégiateurs. • Les recommandations concernent une gamme d'améliorations aux installations cyclistes et piétonnières, des modifications aux intersections et à l'aménagement de la voirie pour limiter la vitesse et les risques d'accidents, et des propositions pour répondre aux besoins en stationnement. • Ce plan est aussi une réponse aux problèmes soulevés dans l'étude sur le développement économique en regard du transport et de la circulation.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Scenic Roads Enhancement and Protection Plan</i> 	2006	<ul style="list-style-type: none"> • Ce plan vise la protection des vues et des paysages associés au réseau de voies dites panoramiques et a fait appel à la participation publique : les mesures proposées concernent l'entretien des voies et leur aménagement.
SOCIÉTÉ		
ÉCONOMIE		
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Integrating Economic and Demographic Projections into Growth Center Planning</i> 	2002	<ul style="list-style-type: none"> • Cette étude a été réalisée dans le cadre de la révision du plan d'aménagement et de développement. Elle vise à documenter les tendances de l'économie de Waitsfield pour les prochains 5, 10 et 20 ans. • L'étude vise également à proposer les secteurs clé dont le développement devrait être favorisé. • Les orientations proposées visent à assurer un développement économique durable.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Economic Development Plan</i> 	2005	<ul style="list-style-type: none"> • Ce plan fait partie intégrante du plan d'aménagement et de développement de 2005. Ce plan propose de maximiser l'utilisation des ressources locales et d'encourager localement la production de produits substitués (produits importés) ; de favoriser l'emploi de résidents locaux et de soutenir et encourager la création et le maintien d'entreprises de propriété locale. • Le plan se fonde sur l'étude de 2002 qui reconnaît l'importance de la qualité de vie et de l'environnement comme atout pour le développement économique.
GOVERNANCE		
PROJETS IMMOBILIERS		

IV.3. Quelques conclusions

Ce volet a permis de documenter les démarches de développement durable entreprises dans cinq (5) provinces, cinq (5) états américains et 28 villes dont la plus petite ne comptait que 1 658 habitants et la plus grande, plus de 1,071 million de personnes : pour ces villes, plus de 470 documents ont été consultés.

L'originalité des études de cas présentés tient dans la documentation des étapes allant de l'adhésion aux principes du développement durable à leur mise œuvre, un processus qui s'inscrit dans la durée.

Bien que les villes diffèrent à bien des égards, quelques conclusions peuvent être tirées néanmoins quant aux démarches de développement durable :

- Une première conclusion : dans tous les cas, il y a un élément, un évènement, déclencheur : il s'agit parfois d'une obligation imposée par un palier supérieur, mais encore plus souvent, d'un changement : croissance accélérée, décroissance entamée ou appréhendée, restructuration économique, important projet de transport, fusion ou annexion, évènement naturel. L'élément déclencheur conduit la ville à chercher une réponse, et c'est alors qu'elle entreprend une démarche de développement durable.
- Une deuxième conclusion : dans tous les cas, les premiers jalons et les premiers gestes ont été posés à l'égard de l'aménagement du territoire, de la dimension de l'environnement naturel et bâti ; puis s'ajoutent des orientations et actions en transport, en économie, au niveau social et de la gouvernance.
- Une troisième conclusion : il y a dans presque tous les cas un document maître qui encadre l'ensemble des actions et des activités de la ville, dans toutes ses dimensions : une vision, un plan stratégique, un plan d'aménagement et de développement. Les démarches les plus complètes comprennent une reddition des comptes sur la base d'indicateurs qui font référence à ce document maître.
- Une quatrième et dernière conclusion : les démarches de développement durable les plus abouties qui ont été documentées dans ce rapport ont été initiées, appuyées et soutenues par l'adhésion de la société civile, de la population. Elles ont pris appui sur une démarche souvent à caractère pédagogique, par l'information, sur plusieurs mois voire des années, par des projets de démonstration, en prêchant par l'exemple. Les démarches de développement durable sont des démarches au caractère politique, au sens noble, et non technocratiques.

ANNEXE 1 - LISTE DES MOTS OU EXPRESSIONS RECHERCHÉS

FRANÇAIS

Aménagement urbain durable
Avenir de la ville
Collectivité viable
Croissance intelligente
Densification douce
Devenir de la ville
Écopolis
Éco-quartier - Écoquartier
Éco-zone
Exemples de densification douce
Exemple(s) de ville compacte
Exemple(s) d'intensification urbaine
Friche(s) urbaine (s)
Insertion urbaine
Intensification urbaine
Intensité urbaine
Nouvel urbanisme
Projet d'insertion urbaine
Projet immobilier d'insertion urbaine
Quartiers d'habitat économes en stationnement
Redéveloppement de la banlieue
Redéveloppement péri-urbain (périurbain)
Référentiel
Régénération urbaine
Région durable
Requalification de la banlieue
Requalification urbaine
Urbanisme durable
Urbanisme écologique
Ville compacte
Ville de demain
Ville durable
Vision de développement durable
Vision de la ville

ANGLAIS

Brownfield (s)
City of the future
Compact city
Compact neighbourhood (neighborhood)
Comprehensive planning
Eco-compact city
Edge city (cities)
Example(s) of compact city
Example(s) of neighbourhood (neighborhood) intensification
Example(s) of urban intensification
Future of the city (of cities)
Green city (cities)
Green urbanism
Incremental urbanism
Infill
Infill housing
Livable (Liveable) Community (communities)
Neighbourhood (neighborhood) intensification
Neighbourhood (neighborhood) rediversification
Neighbourhood (neighborhood) intensification
New urbanism
Rural resilience (resiliency)
Rural sustainability
Smart growth
Suburban intensification
Suburban renewal
Sustainable city
Sustainable region
Sustainable village
Tomorrow's city (cities)
Urban infill
Urban insertion
Urban intensification
Urban resilience (resiliency)

ANNEXE 2 - LISTE DES SITES INTERNET CONSULTÉS

[American Planning Association \(APA\)](#)
[Brookings Institution](#)
[Buildabetterburb](#)
[Canadian Institute of Planners \(CIP\)](#)
[Canadian Rural Partnership](#)
[Canadian Rural Research Network \(CRRN\)](#)
[Center for an Urban Future](#)
[Centre for Cities](#)
[Centre for Livable Communities](#)
[Centre for Urban and Community Studies](#)
[Centre for Urban Economics and Real Estate \(CUER\)](#)
[Centre for Urban Research and Education \(CURE\)](#)
[City Mayors](#)
[CivicInfoBC](#)
[Congress for the New Urbanism](#)
[Council of European Municipalities and Regions \(CEMR\)](#)
[Energie-Cités](#)
[Environmental Protection Agency Smart Growth](#)
[Eurocities](#)
[European Institute for Comparative Urban Research \(EURICUR\)](#)
[European Urban Research Association \(EURA\)](#)
[Fondation Rues principales](#)
[Great Cities Institute's \(GCI\)](#)
[Greater Toronto Urban Observatory \(GTUO\)](#)
[Green Municipal Funds Database](#)
[Institute of Urban Studies \(IUS\)](#)
[International Association of Cities and Ports \(IACP\)](#)
[International Association of Great Lakes and St. Lawrence Mayors](#)
[International City/County Management Association \(ICMA\)](#)
[International Council for Local Environmental Initiatives \(ICLEI\)](#)
[International Making Cities Livable](#)
[LGCnet](#)
[Lincoln Institute of Land Policy](#)
[Local Government Commission](#)

[Local Government Environmental Assistance Network](#)
[Local Government Institute \(LGI\)](#)
[Local Initiatives Support Corporation](#)
[Metropolis](#)
[Metropolis British Columbia \(RIIM\)](#)
[Michigan Land Use Institute](#)
[Montana Smart Growth Coalition](#)
[Municipal Excellence Network](#)
[MuniNet \(US\)](#)
[National Association of Counties \(NACo\)](#)
[National Association of Development Organizations \(NADO\)](#)
[National Association of Regional Councils \(NARC\)](#)
[National Association of Towns and Townships \(NATaT\)](#)
[National Civic League](#)
[National League of Cities](#)
[National Resources Defense Council](#)
[National Round Table on the Environment and the Economy \(NRTEE\)](#)
[Nordregio - Nordic Centre for Spatial Development](#)
[Nunavut Planning Commission \(NPC\)](#)
[ourgreencities.com](#)
[Pembina Institute](#)
[Planning Advisory Service \(PAS\)](#)
[Planning and Application Resource Centre](#)
[Sierra Club](#)
[Small Cities Management](#)
[Smart Communities Network: Creating Energy Smart Communities](#)
[SmartGrowthBC](#)
[Sustainability: Science, Practice, and Policy](#)
[Sustainable Cities: PLUS Network](#)
[Sustainable Communities Network](#)
[UK Government Sustainable Development](#)
[United States Conference of Mayors \(USCM\)](#)
[Urbamet](#)
[Urban Ecology](#)
[Urbanicity](#)

[Urban Institute](#)

[Vancouver - Sustainability](#)

[Villes Régions Monde \(VRM\)](#)

[Winter Cities Institute](#)

[World Winter Cities Association of Mayors \(WWCAM\)](#)

ANNEXE 3 - ARTICLES - PUBLICATIONS DE RÉFÉRENCE

- AALBORG + 10 (2004). Charte d'Aalborg - Inspiring Futures (version française). http://www.aalborgplus10.dk/media/pdf2004/aalborg_commitments_french_final.pdf [accédé le 4 avril 2011]
- AGENCE RÉGIONALE POUR L'ENVIRONNEMENT (ARPE) MIDI-PYRÉNÉES (2008). « *Action ! Réalisez votre politique de développement durable - Livret de sensibilisation pour les collectivités territoriales* »
- ALBERTA MUNICIPAL SUSTAINABLE STRATEGY WORKING GROUP (2010). Building on Strength: A Proposal for Municipal Sustainability for Alberta, Appendix C, Alberta Municipal Sustainability Self-Assessment Toolkit
- ANDRÉ-DUMONT, FLORENCE (2003) « *Vade-mecum d'une expérience de participation citoyenne - Le panel de citoyens - Quel Brabant wallon pour demain ?* », Fondation pour les Générations Futures
- APA (2004). Policy Guide on Public Redevelopment. <http://www.planning.org/policy/guides/pdf/publicredevelopment.pdf> [accédé le 1 avril 2011]
- APA (2002). Policy Guide on Smart Growth. <http://www.planning.org/policy/guides/pdf/smartgrowth.pdf> [accédé le 1 avril 2011]
- ASSOCIATION HQE (2010). Pour la réalisation d'opérations d'aménagement durable : La démarche HQETM - Aménagement, p. 4
- ASSOCIATION OF MUNICIPALITIES OF ONTARIO (2008). "A Sustainability Planning Toolkit for Municipalities in Ontario"
- AUMA (2010). Integrated Community Sustainability Plan Template http://www.auma.ca/live/digitalAssets/35/35287_ICSP_template_2010.pdf
- Baromètre Breton du développement durable et solidaire (2009). Questionnaire, <http://www.barometredudeveloppementdurable.org/dl/Barometre-version-integrale-v6.pdf>
- Baromètre Breton du développement durable (2009). Guide d'utilisation du questionnaire http://www.barometredudeveloppementdurable.org/dl/guide_barometre_dd.pdf
- BIOREGIONAL (2008) "What makes an eco-town? A report from BioRegional and CABE inspired by the eco-towns challenge panel", BioRegional Development Group and Commission for Architecture and the Built Environment (CABE), London UK: 32 p.
- BOGGIA, A., CORTINA C. (2010) "Measuring sustainable development using a multi-criteria model: a case study", Journal of Environmental Management 91 (2010)
- BRITISH COLUMBIA (2008). Climate Action Plan
- BRITISH COLUMBIA (2008). Local Government (Green Communities) Statutes Amendment Act (Bill 27) <http://www.livesmartbc.ca/>
- BRITISH COLUMBIA, UBCM (2010). The Workbook - Helping Local Governments Understand How to be Carbon Neutral in their Corporate Operations
- CAMPOLI, JULIE, MACLEAN, ALEX S. (2007). Visualizing Density. Chapter 1 - Growing Closer. https://www.lincolninst.edu/pubs/dl/1178_633_Web%20Chapter%20VD.pdf [accédé le 5 avril 2011]
- CARMONA, MATTHEW, TIESDELL, STEVE (2007). Urban Design Reader. Architectural Press. Oxford UK
- CCRC - MUNICIPALITIES OF NEWFOUNDLAND & LABRADOR (2008). Municipal Sustainability Self-Assessment Tool Kit
- CHARLOT-VALDIEU, OUTRAQUIN, Philippe (2009). L'urbanisme durable - Concevoir un écoquartier

- CHARLOT-VALDIEU, CATHERINE, OUTREQUIN, PHILIPPE (2009). Écoquartier - Mode d'emploi, p. 90 <http://www.rfsustainablecities.eu/presentation-of-the-prototype-rfsc-a324.html>
- CHARMES, ÉRIC (mai-juin 2010). « La densification en débat. Effet de mode ou solution durable ? ». Institut français d'Urbanisme. http://www.adef.org/BDD/RE/145/EF_145_dossier.pdf [accédé le 30 mars 2011]
- CITIES ALLIANCE, I.C.L.E.I., UNEP (2007). *“Liveable Cities - The Benefits of Urban Environmental Planning”*
- CITY OF COQUILTAM (2008). *“Coquitlam Green Development Guide - Practices that are changing our cities”*
- CITY OF PORT COQUILTAM (2006). *“Sustainability Checklist - Rezoning and Development Permit Applications”*
- CNU (2007). Streetsmart: Streetcars and Cities in the 21st Century. <http://www.cnu.org/node/848> [accédé le 4 avril 2011]
- CNU (2008). The 2030 Communities Campaign. Living More - Driving Less. <http://www.cnu.org/sites/files/2030CommunitésCampaign.pdf> [accédé le 4 avril 2011]
- CNU (2010). The Sprawl Retrofit Initiative. <http://www.cnu.org/sprawlretrofit> [accédé le 4 avril 2011]
- COLORADO CENTER FOR HEALTHY COMMUNITIES (2003). *“Colorado Smart Growth Scorecard - A Community Self-Assessment Tool”*
- COLORADO DEPARTMENT OF LOCAL AFFAIRS (2009). Draft Colorado Community Sustainability Guide
- COMMISSARIAT GÉNÉRAL AU DÉVELOPPEMENT DURABLE (2009). « *Référentiel pour l'évaluation des projets territoriaux de développement durable et agendas 21 locaux - Version expérimentale* »
- COMMISSARIAT GÉNÉRAL AU DÉVELOPPEMENT DURABLE (France) (2010). « Coûts et avantages des différentes formes urbaines ». Études & Documents. No 18 - Mars 2010 <http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/ED18.pdf> [accédé le 30 mars 2011]
- CONDON, PATRICK M., BELAUSTEGUIGOITIA, JONE, FRYER, SARA, TATEBE, KRISTI (2007). “Demystifying Density: A Comparison of Different Forms of Density in Five Case Studies in the Greater Vancouver Region. Foundational Research Bulletin. Number 5, September 2007. http://www.dcs.sala.ubc.ca/docs/sxd_frb_density_sec.pdf [accédé le 30 mars 2011]
- CONGRESS FOR THE NEW URBANISM (CNU) (1999). Les principes du Nouvel Urbanisme. <http://www.cnu.org/node/693> [accédé le 4 avril 2011]
- CONGRESS FOR THE NEW URBANISM, NATURAL RESOURCES DEFENCE COUNCIL, US. GREEN BUILDING COUNCIL (2009). *“LEED 2009 for Neighborhood Development Rating System”*
- CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE LA MONTÉRÉGIE (CREM) (2006). « *Bottin d'exemples de mise en œuvre du développement durable en Montérégie* »
- CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE LA MONTÉRÉGIE (CREM) (2006). « *Guide pratique pour la mise en œuvre du développement durable dans les municipalités de la Montérégie* »
- DAGNY PARTNERSHIP (2001). *“Edmonton's Urban Land Intensification Strategy - Audit Report Five : Urban Planning Approaches”*
- DALAL-CLAYTON, SADLER BARRY (2004). *“Sustainability Assessment - A Review of International Experience and Practice - First Draft of Work in Progress”*
- DE JOUVENEL, FRANÇOIS (2009). *“Prospective studies and territories of the French urban policy”*

DESGRANDCHAMPS, GUY, FERRAND, MARYLÈNE, LÉGER, JEAN-MICHEL, LE ROY, BERNARD, LE ROY, MARINE (31 mars 2010). « Lotir les lotissements. Conditions architecturales, urbanistiques et sociologiques de la densification douce de l'habitat individuel ». http://jeanmichelleger.free.fr/choses-ecrites/pdf/lotir_les_lotissements.pdf [accédé le 30 mars 2011]

DILL, JENNIFER (2006). "Evaluating a new Urbanist Neighborhood", Berkeley Planning Journal, Vol. 19

DIXON, T., COLANTONIO, A., SHIERS, D., GALLIMORE, P., REED, R., WILKINSON, S. (2007). "A Green Profession?: An Audit of Sustainability Tools, Techniques and Information for RICS Members"

DUGENY, FRANÇOIS (2009). « Comment encourager l'intensification urbaine ». Les Carnets pratiques. Institut d'aménagement et d'urbanisme - Île-de-France. http://www.iau-idf.fr/fileadmin/Etudes/etude_602/cp1_web_01.pdf [accédé le 30 mars 2011]

ÉCOBASE 21, <http://www.ecobase21.net/Etatexemplaire/Texte/Texte.html>

ECOCITY BUILDERS (2010). International Framework and Standards (IEFS)

ECOCITY CLEVELAND. Community Design Scorecard http://www.ecocitycleveland.org/smartgrowth/imageswr/commun_score.html

ECO COMPACT CITY NETWORK <http://www.ecocompactcity.org/>

EDWARDS, MARY M. (2000) "Community Guide to Development Impact Analysis", Wisconsin Land Use Research Program

EL-HARAM, M. WALTON, J., HORNER, M. (2007) "Development of an Integrated Sustainability Assessment Toolkit"

ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY (EPA) (2010). "Greening America's Capitals", <http://www.epa.gov/smartgrowth/greencapitals.htm>

ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY (EPA) (2011). "Market Acceptance of Smart Growth", EPA 231-R-10-001

ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY (EPA). Build-Out Analysis, http://epa.gov/greenkit/build_out.htm

ENVIRONMENT AMERICA (2009). Policy and Research Center. Too Much Pollution - State and National Trends in Global Warming Emissions from 1990 to 2007

EUROCITIES, CREEDY, ALLEN, PORTER, GEOFF, DE ROO, GERT, ZUIDEMA, CHRISTIAN (2007). Towards Liveable Cities and Towns - A Guide to Sustainable Urban Management

EUROPEAN COMMISSION ON THE ENVIRONMENT (2010). "European Green Capital Award", <http://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/about.html>

FÉDÉRATION DES EPL (2011). Écoquartiers - Suivez le guide - 12 engagements pour un aménagement durable

FLEISSIG W., JACOBSEN, V. (2002). "Smart Scorecard for Development Projects"

FLORIDA, RICHARD (2008). Who's your City?

FLORIDA, RICHARD (9 octobre 2010). « How SoHo Can Save the Suburbs ». The Wall Street Journal <http://online.wsj.com/article/SB10001424052748703735804575535880450842698.html> [accédé le 29 mars 2011]

FONDATION RUES PRINCIPALES (2010). Répertoire des bons coups. <http://www.fondationruesprincipales.qc.ca/media/publication/documents/RBC2010.pdf> [accédé le 4 avril 2011]

- FIVE E'S UNLIMITED (2008). Version utilisée par l'association *Sustainability Now!* de Californie <http://www.sustainability-now.org/csa.htm>
- GAUSE, JO ALLEN (2007). *“Developing Sustainable Planned Communities”*
- GEHL, JAN (2003). *Life Between Buildings: Using Public Space*
- GEHL, JAN, HOOK, WALTER (2010). *Ten Principles for Transport in Urban Life*
- GERMANY, FEDERAL MINISTRY FOR ECONOMIC COOPERATION AND DEVELOPMENT, CITIES ALLIANCE NETWORK (2006). *The Inclusive City - World Urban Forum 3*
- GLOBAL ECOVILLAGE NETWORK (2002). *Community Sustainability Assessment (CSA) - Ecovillage Network of the Americas*
- GLOBESCAN (2010). *“The Sustainable Cities Challenge in Canada - A research study addressing sustainability and infrastructure issues facing Canadians”*
- GOODSPEED, ROBERT C. (2008). *« Citizen participation and the Internet in Urban Planning- Final Paper for the Degree of Master of Community Planning », University of Maryland*
- GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (2004). *Stratégie gouvernementale de diversité biologique 2004-2007*
- GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (2007). *Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013.*
- GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (2008). *Le Québec et les changements climatiques - Plan d'action 2006-2012*
- GOVERNMENT OF ALBERTA (2006). *Municipal Consultation on the Provincial Land Use Framework Initiative – Summary Report*
- GOVERNMENT OF ALBERTA (2008). *Climate Change Strategy*
- GOVERNMENT OF ALBERTA (2011). *Proposed Lower Athabasca Integrated Regional Plan Regulations*
- GRANT, Jill L., BOHDANOW, STEPHANIE (2008). *“New urbanism developments in Canada: a survey.” Journal of Urbanism. Vol. 1, No. 2, July 2008, 109-127*
- Grassroots Recycling Network. *Zero Waste* http://www.grrn.org/zerowaste/zerowaste_faq.html
- GREEN BUILDING COUNCIL AUSTRALIA (2010). *“Green Star Communities National Framework”*
- GREENING USA INC. (2010). *“12 Traits[®] of Sustainable Communities - Self-Assessment Manual, Beta Test”*
- GUIGOU, JEAN-LOUIS, PERDRIZET, FRANÇOIS (2002). *« L'aménagement en 50 tendances »*
- GUNDER, MICHAEL (2006). *“Sustainability. Planning's Saving Grace or Road to Perdition?” Journal of Planning Education and Research 2006 26:208, Sage Publications.*
http://www.eas.slu.edu/People/DJCrossley/energy/new_articles/Sustainability_Planning_narrative.pdf
[accédé le 30 mars 2011]
- HB LANARC (2009). *“Sustainability Matrix[®] for (More) Sustainable Communities”*
- HEALTHY MOUNTAIN COMMUNITIES (2003). *Colorado Smart Growth Scorecard - A Community Self-Assessment Tool* http://www.epa.gov/smartgrowth/scorecards/Colorado_Scorecard.pdf
- HQE ASSOCIATION (2010). *Pour la réalisation d'opérations d'aménagement durable : la démarche HQETM - Aménagement*
- HUDNUT, WILLIAM H. III (2008). *“Changing Metropolitan America, Planning for a Sustainable Future”*
- HULL, SAILA (2007). *“Local Government Responses to Climate Changes in the United States”*

ICLEI (2002). Melbourne Principles
http://www.iclei.org/fileadmin/user_upload/documents/ANZ/WhatWeDo/TBL/Melbourne_Principles.pdf

ICLEI - USA (2010). Sustainability Goals and Guiding Principles.
http://icma.org/en/icma/knowledge_network/documents/kn/Document/301986/Sustainability_Goals_and_Guiding_Principles [accédé le 1 avril 2011]

ICLEI-USA (2010). STAR Community Index™ Sustainability Goals and Guiding Principles

ICLEI (2011) Resilient Cities: Cities and Adaptation to Climate Change - Proceedings of the Global Forum 2010, Glossary of Common Terms related to Climate Change and Adaptation
<http://resilient-cities.iclei.org/bonn2011/resilience-resource-point/glossary-of-key-terms/>

ICMA (International City/County Management Association) (2010). Putting Smart Growth to Work in Rural Communities.
http://icma.org/en/icma/knowledge_network/documents/kn/Document/301483/Putting_Smart_Growth_to_Work_in_Rural_Communities. [accédé le 1 avril 2011]

ICMA (2010). *“Getting Smart about Climate Change”*

ICMA (2010). *“Local Government Sustainability Policies and Programs - Survey Summary”*

IDAHO SMART GROWTH (2009). Smart Growth Best Practices. Making Smart Growth Policy Accessible.
[http://www.idahosmartgrowth.org/images/uploads/files/smart_growth_best_practices_\(2\).pdf](http://www.idahosmartgrowth.org/images/uploads/files/smart_growth_best_practices_(2).pdf) [accédé le 1 avril 2011]

INSTITUTE OF PORTLAND METROPOLITAN STUDIES (2009). *“Achieving Sustainable, Compact Development in the Portland Metropolitan Area: New Tools and Approaches for Developing Centers and Corridors”*

INSTITUT D’AMÉNAGEMENT ET D’URBANISME (IAU) (2009). « Comment encourager l’intensification urbaine ? » (Île-de-France)

KELLY, JANE-FRANCIS (2010). *“Cities: Who Decides?”*

KNACK, RUTH ECKDISH (2010). *“LEED-ND: What the Skeptics Say”*

KRIKEN, JOHN LUND, ENQUIST, P. RAPAPORT, R. (2010). *“City building - Nine Planning Principles for the Twenty-First Century”*

KRUMAR, ARVIND (2006). *“Towards an Integrated Sustainability Assessment of the Built Environment: The Convergence of Ecological Footprint and Spatial Analysis to Map the Urban Dynamics of a City”*, Thesis submitted for the degree of Doctor of Philosophy, University of New South Wales

LAKE, ANDY (1996). « *The city in 2050 : how sustainable?* », World Transport Policy & Practice 2/1,2 [1996]

LANE, RYAN, QUINTON, STEPHEN (2009). Municipal Sustainability Self-Assessment Project - Final Report :
http://www.municipalitiesnl.com/?Content=CCRC/About_CCRC-01/Services_Provided

LINCOLN INSTITUTE OF LAND POLICY (2007). Visualizing Density -
<http://www.lincolnst.edu/subcenters/visualizing-density/>

LITMAN, TODD ALEXANDER (2010). *“Evaluating Criticism of Smart Growth”*

LOCAL FOCUS (2010). 16 Cities - 16 Approaches to Sustainability (League of Oregon Cities).
http://icma.org/en/icma/knowledge_network/documents/kn/Document/302309/16_Cities_16_Approaches_to_Sustainability [accédé le 1 avril 2011]

LOCAL GOVERNMENT COMMISSION (1991). Ahwahnee Principles
<http://www.lgc.org/ahwahnee/principles.html>

MAINE (2004). Climate Change Action Plan

MAINE (2006). An Evaluation of the *Growth Management Act* and its Implementation

MAINE (2006). First Biennial Report on Progress Toward Greenhouse Gas Reduction Goals; MAINE (2010). Third Biennial report on Progress Toward Greenhouse Gas Reduction Goals
<http://www.maine.gov/dep/innovation/elm/index.htm>

MAINE STATE PLANNING OFFICE (2005). Comprehensive Planning: A Manual for Maine Communities

MARBEC RESOURCE CONSULTANTS, TOMALTY RAY (2009). *“Sustainable Community Planning in Canada: Standards and Best Practices”*, Federation of Canadian Municipalities

MARSZAL, ANNA JOANNA, HEISELBERG, PER (2009). Zero Energy Building Definitions - A Literature Review

MARYLAND (2007). Growing Smarter

MARYLAND (2008). Where Do We Go from Here?

MARYLAND (2010). Smart, Green and Growing, Planning Guide Updated for 2010

MARYLAND (2010). Sustainable Maryland - Accelerating Investment in the Revitalization and Livability of Maryland’s Neighborhoods

MARYLAND (2011). Smart Growth Is Not New to Maryland, Part 1

MARYLAND (2011). PlanMaryland - Revised Draft Plan

MARYLAND COMMISSION ON CLIMATE CHANGE. Comprehensive Strategy for Reducing Maryland’s Vulnerability to Climate Change (2008). Phase I: Sea-Level Rise and Coastal Storms; (2011). Phase II: Building societal, economic, and ecological resilience

MCCREADIE, MARTIN (2004). *“Assessment of Sustainability Tools”*, Building Research Establishment Ltd.

MCGREGOR, A., ROBERTS C. (2011). *“Using the SPeAR™ Assessment Tool in Sustainable Master Planning”*

MELIA, STEVE, PARKHURST, GRAHAM, BARTON, HUGH (2011). *“The Paradox of Intensification”*. Pre-publication version of the following article: Melia, S., Parkhurst, G. and Barton, H. (2012). The paradox of intensification. *Journal of Transport Policy*, 18(1). http://eprints.uwe.ac.uk/10555/2/melia-barton-parkhurst_The_Paradox_of_Intensification.pdf [accédé le 30 mars 2011]

MIG - THE INCLUSIVE CITY <http://www.inclusivecity.com/>

MOORE, STEVEN A. (2007). *“Alternative Routes to the Sustainable City - Austin, Curitiba, and Frankfurt”*

NACO (2010). 2010 County Sustainability Strategies (National Association of Counties).
<http://www.naco.org/research/pubs/Documents/Infrastructure%20and%20Sustainability/2010%20County%20Sustainability%20Strategies%20Publication.pdf> [accédé le 1 avril 2011]

NARC (2008). (National Association of Regional Councils). A Workshop on Integrating Land use and Transportation Planning: An Examination of Best Practices. September 11-12, 2008. Chicago, ILLINOIS.
<http://narc.org/uploads/landuseorkshopsummary0908.pdf> [accédé le 4 avril 2011]

THE NATURAL STEP (2009). Canada Sustainability Primer - Step by Natural Step

NCHRP (2011). National Cooperative Highway Research Program. Best Practices to Enhance the Transportation-Land Use Connection in Rural United States. Report 582.
[http://icma.org/en/icma/knowledge_network/documents/kn/Document/302162/Best Practices to Enhance the TransportationLand Use Connection in the Rural United States](http://icma.org/en/icma/knowledge_network/documents/kn/Document/302162/Best_Practices_to_Enhance_the_TransportationLand_Use_Connection_in_the_Rural_United_States) [accédé le 1 avril 2011]

NEPTIS FOUNDATION (2010). *“Implementing Residential Intensification Targets - Lessons from Research on intensification Rates in Ontario”*, The Neptis Foundation

NEWCASTLE (Australia) 2030 Community Strategic Plan - Our Vision for a Smart, Liveable and Sustainable City

NEW JERSEY FUTURE (2002). *“Smart Growth Scorecard - Proposed Developments”*

NEW JERSEY FUTURE. Municipal Review Scorecard <http://www.njfuture.org/wp-content/uploads/2011/05/planscorecard.pdf>

NEW JERSEY FUTURE, Smart Growth in Your Town <http://www.njfuture.org/smart-growth-101/your-town/>

NEWMAN, PETER, JENNINGS, ISABELLA (2008). *“Cities as Sustainable EcoSystems - Principles and Practices”*

NOLON, JOHN R. (2003). *Golden and Its Emanations : The Surprising Origins of Smart Growth*, Pace University School of Law

NOUVELLE-ÉCOSSE (2009). *Vers un avenir plus vert - Stratégie de l'énergie 2009 de la Nouvelle-Écosse*

NOVA SCOTIA (2007). *Environmental Goals and Sustainable Prosperity Act*

NOVA SCOTIA ENVIRONMENT (2009). *Toward a Greener Future - Nova Scotia's Climate Change Action Plan*

OECD (2010). *“Cities and Green Growth - Issues Paper for the 3rd Annual meeting of the OECD Roundtable of Mayors and Ministers”*

OECD, KAMAL-CHAOUI, LAMIA, ROBERT, ALEXIS (eds.) (2009). *Competitive Cities and Climate Change*

OECD, Roundtable of Mayors and Ministers (2010). *Cities and Green Growth*

ONE PLANET LIVING (2011). *Ten Principles of Sustainability* <http://www.oneplanetliving.org/index.html>

ONTARIO (2005). *Stratégie de la biodiversité de l'Ontario - Protéger la biodiversité pour assurer l'avenir*

ONTARIO (2005). *Loi de 2005 sur la ceinture de verdure*

ONTARIO (2006). *Plan de la croissance de la région élargie du Golden Horseshoe - Place à la croissance : de meilleurs choix pour un avenir meilleur*

ONTARIO (2011). *Faire face au changement climatique : Stratégie d'adaptation et plan d'action de l'Ontario 2011-2014*

ONTARIO (2011). *Priorité Durabilité*

ONTARIO (2009). *L'aménagement créatif : un manuel pour des collectivités en santé*

ONTARIO, ministère des Affaires municipales et du Logement (2007). *Guide pratique du réaménagement des friches contaminées en Ontario ; (2007). Outils financiers pour le réaménagement des friches contaminées ; (2008). Encouragement fiscal et financier pour le réaménagement des friches contaminées*

ONTARIO AFFAIRES MUNICIPALES ET DU LOGEMENT (2011). *Mécanismes d'aménagement et leviers financiers pour le développement économique des municipalités.*
<http://www.mah.gov.on.ca/AssetFactory.aspx?did=9136> [accédé le 31 mars 2011]

OREGON GOVERNOR'S ADVISORY GROUP ON GLOBAL WARMING (2004). *Oregon Strategy to Reduce Greenhouse Gas Emissions*

OREGON (2010). *Oregon's Statewide Planning Goals & Guidelines. Traduction libre des objectifs dans le tableau*

OREGON (2010). *Department of Administrative Services, Supporting the Governor's Vision for Sustainability, Sustainability Plan*

OREGON (2010). *Oregon Global Warming Commission. KeepOregonCool, Interim Roadmap to 2020*

OTGAAR, ALEXANDER, KLIJS, JEREON, VAN DEN BERG, LEO (2008). Success Conditions for Joint Investment in Healthy Cities.

PeBBu (?). "Domain 4 - Performance Based Built Environment - Compact City". Performance Based Building.

http://www.reading.ac.uk/PeBBu/state_of_art/urban_approaches/compact_city/compact_city.htm#WWW [accédé le 30 mars 2011]

PeBBu (?). "Domain 4 - Performance Based Built Environment - Sustainable Urban Approaches". Performance Based Building. http://www.reading.ac.uk/PeBBu/state_of_art/urban_approaches.htm [accédé le 30 mars 2011]

PEMBINA INSTITUTE (2010). "Canada's Coolest Cities - Technical Report - Mitigating Climate Change through Urban Form and Transportation Planning in Canada's Largest Urban Areas"

PLATER-ZYBERK, DUANY (2009). Sprawl Repair - Smart Code Module.

http://transect.org/docs/SPRAWL_REPAIR.pdf [accédé le 4 avril 2011]

QUEST (2011). « Integrated Community Energy Solutions - Municipal Policy Toolkit ». Ontario Power Authority and Canadian Urban Institute. [téléchargé le 30 mars 2011]

RAYNAULT, MARIE-FRANCE, CÔTÉ DOMINIQUE (2010). « *Le développement durable dans les villes nordiques* », Présentation à l'ACFAS 2010, LÉA-ROBACK Centre de recherche sur les inégalités sociales de santé de Montréal

ROTMANS, JAN (2006). "Tools for Integrated Sustainability Assessment: A Two-Track Approach", The Integrated Assessment Journal, Vol. 6, Issue 4

RANDOLPH, BILL & FREESTONE, ROBERT (2008). "Problems and Prospects for Suburban Renewal: An Australian Perspective". City Futures Research Centre. Research paper No. 11.

<http://www.fbe.unsw.edu.au/cityfutures/publications/researchpapers/researchpaper11.pdf> [accédé le 29 mars 2011]

RANDALL, TODD A. (2008). « Preferences of suburban residents in Thunder Bay, Ontario towards neighbourhood intensification and rediversification ». Canadian Journal of Urban Research. Winter 2008.

http://findarticles.com/p/articles/mi_hb6525/is_2_17/ai_n45430549/?tag=content;col1 [accédé le 30 mars 2011]

REGIONAL PLAN ASSOCIATION (2010). Places to Grow. An Analysis of the Potential for Transit-Accessible Housing and Jobs in Long Island's Downtowns and Station Areas.

http://www.longislandindex.org/fileadmin/Reports_and_Maps/2010_Index/2010_Index.pdf [accédé le 5 avril 2011]

RESSOURCES NATURELLES CANADA, CANMET ÉNERGIE (2011). Maison à consommation énergétique nette zéro

http://canmetenergy-canmetenergie.nrcan-nrcan.gc.ca/fra/batiments_communautes/habitation/maison_netzero.html

SACO (2010). Comprehensive Plan Update

SASKATCHEWAN MINISTRY OF MUNICIPAL AFFAIRS (2010). Municipal Government Sustainability Self-

Assessment Tool Project Concept Paper <http://www.municipal.gov.sk.ca/Growth-Development/Planning/Self-Assessment-Tool-Concept-Paper>

SEYMOAR, NOLAH-KATE (2004). "Planning for Long-Term Urban Sustainability: A Guide to Frameworks and Tools", + 30 Network Partners

SGS ECONOMICS AND PLANNING PTY LTD. (2009). Global Sydney: Challenges and Opportunities for a Competitive Global City

SHUFORD, S., RYNNE, S., MUELLER J. (2010). *“Planning for a new energy and climate future”*, American Planning Association, Report Number 558

SIERRA CLUB OF Canada – PRAIRIE CHAPTER (2005). The Alberta Smart Growth Report

SMART GROWTH BC (2001). *“Smart Growth Tool Kit - Part 1 - Introducing Smart Growth”*

SMART GROWTH BC (2001). *“Smart Growth Tool Kit - Part 2 - Smart Growth Tools: Turning Principles into Practice”*

SMART GROWTH BC (2001). *“Smart Growth Tool Kit - Part 3 - “Citizen Involvement Tools”*

SMART GROWTH BC (2001). *“Smart Growth Tool Kit - Part 4 - “Additional Resources”*

SMART GROWTH NETWORK (2007). Best Development Practices. A Primer for Smart Growth.

<http://www.epa.gov/smartgrowth/pdf/bestdevprimer.pdf> [accédé le 1 avril 2011]

SMITH, KAY SAVILLE (2010). *“The Value of Neighbourhood Intensification: The Interface Between Dwelling, Neighbourhood Design and Affordability”*. ENHR 2010, 4-7 July, 22nd International Housing Research Conference, Istanbul.

http://enhr2010.com/fileadmin/templates/ENHR2010_papers_web/papers_web/WS20/WS20_155_Smith.pdf [accédé le 30 mars 2011]

SOCIAL PLANNING AND RESEARCH COUNCIL OF BC (2007). *“Evaluation of Smart Growth on the Ground”*

SOUTH EAST ENGLAND DEVELOPMENT AGENCY, BUILDING RESEARCH ESTABLISHMENTS (BRE) (2010). *“Southeast Sustainability Checklist”* <http://southeast.sustainabilitychecklist.co.uk/>

SUSTAINABLE MARYLAND CERTIFIED (2011). Growing Your Green Team - A Handbook for Sustainable Maryland Communities

SUSTAINABLE URBAN DEVELOPMENT EUROPEAN NETWORK (SUDEN) (2004). Projet HQE2R, une démarche visant le développement de quartiers durables <http://www.suden.org/fr/projets-europeens/hqe2r/>

SWEDISH DELEGATION FOR SUSTAINABLE CITIES (2010). *“Meeting of minds - What are the keys to a sustainable city?”*, Presentation at the European Conference on Green Capitals

TANGUAY, G. A., RAJAONSON, J., LEFEBVRE, J.-F., LANOIE, P. (2009). *“Measuring the Sustainability of Cities : A Survey-Based Analysis of the Use of Local Indicators”*, CIRANO, Série Scientifique

TEXAS (2007). Water for Texas

TEXAS (2010). Land and Water Resources Conservation and Recreation Plan

TEXAS (2011). State Energy Conservation Office <http://seco.cpa.state.tx.us/tbec/>

TEXAS (2011). An Act relating to the development of a climate adaptation plan by certain entities

TEXAS (2011). Texas Forest Service - Strategic Plan 2011-2015

TEXAS HOUSE COMMITTEE ON ENVIRONMENTAL REGULATION (2010). Interim Report to the 82nd Texas Legislature

TEXAS MUNICIPAL LEAGUE (2008). The Right Growth in the Right Place: Urban Policy Guidelines.

http://icma.org/en/icma/knowledge_network/documents/kn/Document/6490/The_Right_Growth_in_the_Right_Place_Urban_Policy_Guidelines [accédé le 1 avril 2011]

THERIVEL, RIKI (2004). *“Sustainable Urban Environment: Metrics, Models and Toolkits: Analysis of Sustainability/Social Tools”*, Sue-MoT Consortium

- TOMALTY, R., BUTLER, D., BRUCE, D., CHISHOLM, B. (2006). "Criteria and Method for Evaluating Subdivision Plans for Livability and Sustainability", CMHC
- TREMBLAY, RÉMY, TREMBLAY, DIANE-GABRIELLE (direction) (2010). La classe créative selon Richard Florida - Un paradigme urbain plausible ?
- UBCM (2007). Capacity Building and Integrated Community Sustainability Planning
- UNDP (2001). Inclusive Cities Initiative - The Way Forward
- UNESCO - Réseau des villes créatives http://portal.unesco.org/culture/fr/ev.php-URL_ID=35257&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html
- UNION EUROPÉENNE (2005). Bristol Accord
http://www.eukn.org/E_library/Urban_Policy/Bristol_Accord_UK_Presidency_EU_Ministerial_Informal_on_Sustainable_Communities
- UNION EUROPÉENNE (2007). Charte de Leipzig sur la ville européenne durable
http://www.eu2007.de/fr/News/download_docs/Mai/0524-AN/075DokumentLeipzigCharta.pdf
- UNION EUROPÉENNE (2008) (1). Déclaration finale des ministres en charge du développement urbain
http://www.rfsustainablecities.eu/IMG/pdf/declaration_finale_FR_cle697526-1.pdf
- UNION EUROPÉENNE (2010). Déclaration des ministres réunis lors de la Réunion informelle de Tolède portant sur le développement urbain, p. V
http://www.rfsustainablecities.eu/IMG/pdf/2010_06_22_TOLEDE_DECLARATION_approuve_VS_FRENCH_cle59c817.pdf
- UNION EUROPÉENNE (2011). Reference Framework for Sustainable Cities
<http://www.rfsustainablecities.eu/presentation-of-the-prototype-rfsc-a324.html>
- UNITED KINGDOM (2007). ECO-TOWNS PROSPECTUS
<http://www.communities.gov.uk/publications/housing/ecotownsprospectus?view=Standard>
- UNIVERSITY OF MARYLAND (2011). Indicators of Smart Growth in Maryland
- URBAN LAND INSTITUTE (2001). « Urban Infill Housing - Myth and Fact ». http://www.uli.org/ResearchAndPublications/Reports/~/_media/Documents/ResearchAndPublications/Reports/Affordable%20Housing/Urban%20Infill.ashx [accédé le 30 mars 2011]
- URBAN LAND INSTITUTE (2008) "The City in 2050 - Creating Blueprints for Change"
- USA (2007). CRS Report for Congress. Climate Change: Action by States to Address Greenhouse Gas Emissions
- VACHON, GENEVIÈVE, MORETTI GIAN PIERO (2010). « Milieux périurbains - Exemples de développement d'ici et d'ailleurs », Université Laval, Communauté métropolitaine de Québec
- VINCENT, JEAN-MICHEL (2010). Territoires et villes durables
- WALLS, MARGARET (2008). Smart Growth @10: A Critical Examination of Maryland's landmark Land Use Program
- WEBSTER, DOUGLAS, MULLER, LARISSA (2000). Urban Competitiveness Assessment in Developing Country Urban Regions: The Road Forward
- WESTERN AUSTRALIAN GOVERNMENT SUSTAINABLE CITIES INITIATIVE (1997). Liveable Neighbourhoods Community Design Code ; CENTRE FOR LIVABLE COMMUNITIES (CA) <http://www.lgc.org/center/>
- WILLIAMS, KATIE (2007). "Can Urban Intensification Contribute to Sustainable Cities? - An International Perspective". Oxford Centre for Sustainable Development.

<http://unpan1.un.org/intradoc/groups/public/documents/APCITY/UNPAN026009.pdf> [accédé le 30 mars 2011]

WORLD CITIES SUMMIT 2010 - Liveable and Sustainable Cities for the Future <http://worldcities.com.sg/mayors-forum.php> ;

ANNEXE 4 - AUTRES EXEMPLES CANADIENS

ALBERTA

ALBERTA MUNICIPAL AFFAIRS (2009). « Alberta Municipal Sustainability Self-Assessment Toolkit ». http://municipalaffairs.alberta.ca/documents/LGS/1104_MSS_Appendices.pdf [accédé le 31 mars 2011]

ALBERTA ASSOCIATION OF MUNICIPAL DISTRICTS AND COUNTIES (AAMDC) - Rien à signaler

ALBERTA MUNICIPAL AFFAIRS (2010). "Building on Strength: A Proposal for Municipal Sustainability for Alberta". http://municipalaffairs.alberta.ca/documents/LGS/1104_MSS_Report_June_14.pdf [accédé le 31 mars 2011]

ALBERTA URBAN MUNICIPALITIES ASSOCIATION (AUMA) (2010).

http://www.auma.ca/live/MuniLink/Events/Convention/AUMA+Awards/Award_Winners

Municipal Sustainability Awards - Founder Communities

- City of Fort Saskatchewan (2010) (Pop. 14 957)
- Village of Marwayne (2009) (Pop. 516)

Municipal Sustainability Awards - Leadership Communities

- Town of Sylvan Lake (2010) (Pop. 10 208)

Municipal Sustainability Awards - Innovator Communities

- Village of Strome (2010) (Pop. 252)
- Town of Taber (2009) (Pop. 7 591)

Municipal Sustainability Awards - Visionary Communities

- Town of Crossfield (2010) (Pop. 2 648)

CITY OF CALGARY AB (2007). Imagine Calgary Plan for Long Range Urban Sustainability http://icma.org/en/icma/knowledge_network/documents/kn/Document/5458/Imagine_Calgary_Plan_for_Long_Range_Urban_Sustainability [accédé le 1 avril 2011] (Pop. 988 193)

CITY OF CALGARY AB - East Village Area Redevelopment Plan Excellence in Project Development at the Neighbourhood Scale (Quartier pouvant accueillir 11 500 résidents à l'ultime) http://www.calgary.ca/docgallery/bu/planning/pdf/east_village_arp/east_village_arp.pdf

CITY OF CALGARY AB- Plan It Calgary Lauréat du Prix des collectivités viables 2011 - FCM <http://www.fcm.ca/francais/View.asp?mp=1&x=1639> (Pop. 988 193)

CITY OF EDMONTON AB (2009). "Laurel Neighbourhood Structure Plan - Office Consolidation". http://www.edmonton.ca/city_government/documents/Laurel_NSP_Consolidation.pdf [accédé le 30 mars 2011] (Pop. 730 372)

CITY OF ST. ALBERT AB (2009). "Smart Growth and Winter City Design". Smart Growth St. Albert. Bulletin 14, October 15, 2009. <http://www.wintercities.com/Resources/articles/Smart%20Growth%20and%20winter%20city%20design.pdf> [accédé le 4 avril 2011] (Pop. 57 719)

CNU (2007) (1). Garrison Green. Calgary ALBERTA. <http://www.cnu.org/node/1519> [accédé le 4 avril 2011] (1 000 unités de logement)

CNU (2007) (2) Garrison Woods. Calgary ALBERTA. <http://www.cnu.org/node/1498> [accédé le 4 avril 2011] (1 600 unités de logement)

ÉCOACTION (2010). Le quartier Station Pointe reçoit du financement de l'Initiative des Collectivités EQUILIBRIUM^{MC} du gouvernement du Canada
<http://www.ecoaction.gc.ca/news-nouvelles/20100804-1-1-fra.cfm> [accédé le 31 mars 2011]
(quartier d'Edmonton) (220 unités de logement)
Communitas Group <http://www.stationpointegreens.ca/>
CUI 2008 Brownie Award http://www.edmonton.ca/city_government/news/8131.aspx

MUNICIPALITY OF BROOKS AB (2010). Sustainable Brooks.
http://icma.org/en/icma/knowledge_network/documents/kn/Document/301731/Sustainability_Plan [accédé le 1 avril 2011] (Pop. 12 498)

COLOMBIE-BRITANNIQUE

CITY OF VANCOUVER - Sustainability - Un site présentant l'ensemble des initiatives de développement durable de la Ville de Vancouver
<http://vancouver.ca/sustainability/>

CNU (2010). Southlands: Agricultural Urbanism. Tsawwassen BRITISH COLUMBIA.
<http://www.cnu.org/node/3429> [accédé le 4 avril 2011] (Pop. 674 - Réserve indienne)

CNU (2006). Vancouver - "Living First" Strategy. Vancouver BRITISH COLUMBIA.
<http://www.cnu.org/node/283> [accédé le 4 avril 2011] (Pop. 578 041)

GOVERNMENT OF BRITISH COLUMBIA - Live Smart BC - Green Cities Awards - 2008
http://www.greencitiesawards.gov.bc.ca/media/gallery/2008/pop1500_5000/default.html

- City of Grand Forks (4 059)

http://www.greencitiesawards.gov.bc.ca/media/gallery/2008/pop5000_10000/default.html

- Town of Smithers (Pop. 5 292)

http://www.greencitiesawards.gov.bc.ca/media/gallery/2008/pop10000_25000/default.html

- City of Dawson Creek (Pop. 11 094) - aussi en 2007

http://www.greencitiesawards.gov.bc.ca/media/gallery/2008/pop25000_100000/default.html

- City of Kamloops (Pop. 83 129)

GOVERNMENT OF BRITISH COLUMBIA - Live Smart BC - Green Cities Awards - 2007
http://www.greencitiesawards.gov.bc.ca/media/gallery/2007/pop5000_10000/default.html

- Resort Municipality of Whistler (Pop. 9 796)

UNION OF BRITISH COLUMBIA MUNICIPALITIES (UBCM) (2009). Community Excellence Awards.
<http://www.ubcm.ca/EN/main/services/15021/excellence-awards-library/2009-Winners.html>

- Town of Golden - Fostering Health Environment (Pop. 3 876)
- City of North Vancouver - 100 Year Sustainability Vision (Pop. 46 910)

UNION OF BRITISH COLUMBIA MUNICIPALITIES (UBCM) (2008). Community Excellence Awards.
<http://www.ubcm.ca/EN/main/services/15021/excellence-awards-library/2008-winners.html>

- District of Ucluelet, Ucluelet Sustainable Initiatives (a remporté un prix en 2006 pour le Comprehensive Development Plan) (Pop. 1 522)

UNION OF BRITISH COLUMBIA MUNICIPALITIES (UBCM) (2007). Community Excellence Awards.
<http://www.ubcm.ca/EN/main/services/15021/excellence-awards-library/2007-winners.html>

- District of Elkford - Sustainability Projects (pop. 2 517)

UNION OF BRITISH COLUMBIA MUNICIPALITIES (UBCM) (2006). Community Excellence Awards.
<http://www.ubcm.ca/EN/main/services/15021/excellence-awards-library/2006-winners.html>

- City of Dawson Creek - Sustainability Projects (Pop. 11 094)

ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD

FEDERATION OF PRINCE EDWARD ISLAND MUNICIPALITIES (FPEIM) - Municipal Achievement Award 2010

http://www.fpeim.ca/index.php?page=awards_achieve

- Community of Victoria - Environment Protection (Pop. 77)
- Town of Stratford - Sustainability Principles (Pop. 7 083)

MANITOBA

MANITOBA LOCAL GOVERNMENT - Planning Excellence Award

http://www.gov.mb.ca/ia/programs/land_use_dev/planning_awards_2009.html

- Snow Lake Sustainable Community Plan (Honorable Mention) (Pop. 837)
- Et en 2010 - ASSOCIATION OF MANITOBA MUNICIPALITIES (AMM) - Municipal Excellence Award

<http://www.amm.mb.ca/documents/SnowLake.pdf>

NOUVEAU-BRUNSWICK

NOUVEAU-BRUNSWICK GOUVERNEMENTS LOCAUX - Prix de reconnaissance communautaire (2010)

<https://www.gnb.ca/0370/0373/0001/0006-f.asp#1>

- Ville de Bouctouche - Plan vert (Pop. 2 383)

ASSOCIATION FRANCOPHONE DES MUNICIPALITÉS DU NOUVEAU-BRUNSWICK (AFMNB) - Prix Innovation municipale (2009) <http://www.afmnb.org/contenu.cfm?id=40>

- Village de Balmoral - Plan de développement durable communautaire (Pop. 1 706)

UNION OF MUNICIPALITIES OF NEW BRUNSWICK - (UMNB) - Rien à signaler

VILLE DE BOUCTOUCHE NB (2006). Un plan vert pour la Ville de Bouctouche.

<http://www.bouctouche.ca/site/files/PlanVert.pdf> [accédé le 31 mars 2011] (Pop. 2 383)

NOUVELLE-ÉCOSSE

NOVA SCOTIA (2005). Municipal InNova Award - Halifax Regional Municipality - Sustainable Environment Strategy. <http://www.gov.ns.ca/snsmr/muns/awards/pdf/2005InNOVAward.pdf> [accédé le 31 mars 2011] (Pop. 372 679)

NOVA SCOTIA - SERVICE NOVA SCOTIA AND MUNICIPAL RELATIONS (2005)

Municipal InNova Award

- Halifax Regional Municipality - Sustainable Environment Strategy (Pop. 372 679)

<http://www.gov.ns.ca/snsmr/muns/awards/pdf/2005InNOVAward.pdf>

PICTOU COUNTY NS (2007). A Pictou Approach to Integrated Community Sustainability.

http://www.unsm.ca/index.php?option=com_docman&Itemid=93 [accédé le 31 mars 2011] (Pop. 46 513)

UNION OF NOVA SCOTIA MUNICIPALITIES (UNSM)

http://www.sustainability-unsm.ca/index.php?option=com_docman&task=doc_details&gid=31&Itemid=57

- Municipality of Pictou County - Town of New Glasgow - Approach to Integrated Community Sustainability (2007 (Pop. 55 968)

NUNAVUT - Rien à signaler

ONTARIO

ASSOCIATION OF MUNICIPALITIES OF ONTARIO (AMO) - Rien à signaler

CITY OF PICKERING ON (2007). Sustainable Development Guidelines.

http://gmf.fcm.ca/Search/PDF/GMEF5158_Rep_e.pdf [accédé le 4 avril 2011] (Pop. 87 838)

CITY OF NORTH BAY - Rail Lands Redevelopment - Excellence in Project Development at the Neighbourhood Scale - CUI (2010) (Pop. de la ville 53 966 - projet de redéveloppement mixte)

<http://www.city.north-bay.on.ca/common/pdf/CNR%20Pictorial%20History%20Final%20Edition.pdf>

SASKATCHEWAN

SASKATCHEWAN MUNICIPAL AFFAIRS AWARDS

<http://www.municipal.gov.sk.ca/MT/Municipal-Awards-Luncheon2010>

Heritage Conservation Leadership (2010)

- Town of Ogema - Saving our Past for the Future (Pop. 304)

Community Development Leadership (2008)

<http://www.municipal.gov.sk.ca/Default.aspx?DN=e8ca0408-d84f-4682-a9dc-542b512c6a36>

- Town of St. Walburg - Building a liveable and sustainable community - Liveable Communities - Community Engagement Strategy (Pop. 672)

ENTERPRISE SASKATCHEWAN - Communities of Tomorrow - Advancing Municipal Infrastructure Innovation

<http://www.communitiesoftomorrow.ca/About/Background/tabid/58/Default.aspx>

TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR

MUNICIPALITIES OF NEWFOUNDLAND AND LABRADOR (MNL) - Tidy Towns (2009) - Aucun cas véritablement lié au développement durable

http://www.municipalitiesnl.com/?Content=Tidy_Towns/Documents-03

NEWFOUNDLAND AND LABRADOR MUNICIPAL AFFAIRS - Rien à signaler

TERRITOIRES Du NORD-OUEST

CITY OF YELLOWKNIFE YT (2010). Smart Growth Plan

http://www.yellowknife.ca/City_Hall/Departments/Planning_Development/SmartGrowthPlan.html [accédé le 31 mars 2011] Lauréat du Prix des collectivités viables 2011 - FCM

<http://www.fcm.ca/francais/View.asp?mp=1&x=1639> (Pop. 18 700)

YUKON

ASSOCIATION OF YUKON COMMUNITIES (AYC) - Yukon Sustainable Community Award

<http://www.ayc-yk.ca/Default.aspx?pagelid=670867>

- City of Whitehorse (2010) (Pop. 20 461)
- Town of Faro (2009) (Pop. 341)

INSTITUT CANADIEN DES URBANISTES (ICU) - Rien à signaler

ANNEXE 5 - AUTRES EXEMPLES AMÉRICAINS

LANCASTER COUNTY, Pennsylvania

http://www.epa.gov/smartgrowth/awards/sg_awards_publication_2009.htm#overall_excellence

Office of Commonwealth Development, Massachusetts

http://www.epa.gov/smartgrowth/awards/sg_awards_publication_2006.htm#overall_excellence

Winoosky Downtown Redevelopment Project, Vermont

http://www.epa.gov/smartgrowth/awards/sg_awards_publication_2006.htm#small_communities

CITY OF BRIDGEPORT CT (2010). BGreen 2020 - Sustainability Plan for Bridgeport, Connecticut.

http://icma.org/en/icma/knowledge_network/documents/kn/Document/301390/BGreen_2020
[accédé le 1 avril 2011]

CITY OF ASHEVILLE NC (2009). Sustainability Management Plan.

http://icma.org/en/icma/knowledge_network/documents/kn/Document/301392/City_of_Ashville_NC_Sustainability_Management_Plan [accédé le 1 avril 2011]

CITY OF AUSTIN TX (?). Austin Energy Green Building. Site internet.

https://my.austinenergy.com/wps/portal/aegb/aegb/home!/ut/p/c5/04_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3gLAWMDZydDRwP3EG8XA09nywBD55AwYyM_Y_1wkA48KgwH8gY4gKOBvp9Hfm6qfkF2dpqjo6liAFSVM1o!/dI3/d3/L2dBISvZ0FBIS9nQSEh/

CITY OF AUSTIN TX (2006). Transit-Oriented Development (TOD) Guidebook.

http://www.ci.austin.tx.us/planning/tod/downloads/tod_guidebook.pdf [accédé le 1 avril 2011]

CITY OF CHARLESTON NC (2008). "Suburban Renewal Draft - Proposed Amendment to the City of Charleston Century V Plan". Version 1.1

<http://www.charlestoncity.info/shared/docs/0/srzcompplanamendmentsmall.pdf> [accédé le 29 mars 2011]

CITY OF EL PASO TX (2010). Livable City Sustainability Plan.

http://icma.org/en/icma/knowledge_network/documents/kn/Document/301399/Livable_City_Sustainability_Plan [accédé le 1 avril 2011]

CITY OF LITTLE ROCK AR (2009). Sustainability Assessment.

http://icma.org/en/icma/knowledge_network/documents/kn/Document/2672/City_of_Little_Rock_Sustainability_Assessment [accédé le 1 avril 2011]

CITY OF NEW YORK NY (2010). PLANYC Progress Report 2010.

http://icma.org/en/icma/knowledge_network/documents/kn/Document/301389/PLANYC_Progress_Report_2010 [accédé le 1 avril 2011]

CITY OF PEORIA IL (2010). Sustainability Action Plan

http://icma.org/en/icma/knowledge_network/documents/kn/Document/301453/Sustainability_Action_PlanPeoria_Arizona [accédé le 1 avril 2011]

CITY OF PHILADELPHIA PA (2010). Greenworks Program - 2010 Progress Report.

http://icma.org/en/icma/knowledge_network/documents/kn/Document/301520/Greenworks_Philadelphia_2010_Progress_Report [accédé le 1 avril 2011]

- CITY OF PLEASANTON CA (2009). General Plan 2005-2025
http://icma.org/en/icma/knowledge_network/documents/kn/Document/5287/Pleasanton_General_Plan_2005_2025 [accédé le 1 avril 2011]
- CNU (20100). Augusta Sustainable Development Agenda. Augusta GEORGIA.
<http://www.cnu.org/node/3983> [accédé le 4 avril 2011]
- CNU (2008). Austin TX - Robert Mueller Municipal Airport Reuse Plan.
<http://www.cnu.org/node/2190> [accédé le 4 avril 2011]
- CNU (2006). City West. Hope VI Redevelopment Project. Cincinnati OHIO.
<http://www.cnu.org/node/571> [accédé le 4 avril 2011]
- CNU (2007) (1). Crossings at Gresham. OREGON. <http://www.cnu.org/node/1431> [accédé le 4 avril 2011]
- CNU (2007) (2). Central Point - Gresham. OREGON. <http://www.cnu.org/node/1428> [accédé le 4 avril 2011]
- CNU (2009). Crystal City Vision Plan 2050. Arlington VIRGINIA. <http://www.cnu.org/node/2631> [accédé le 4 avril 2011]
- CNU (2006). Downtown Plan - Providence RHODE ISLAND. <http://www.cnu.org/node/211> [accédé le 4 avril 2011]
- CNU (2007). Fayetteville City Plan 2025. ARKANSAS. <http://www.cnu.org/node/836> [accédé le 4 avril 2011]
- CNU (2007). Habitat Trails - Habitat for Humanity: from infill house to green neighborhood design. Rogers ARIZONA. <http://www.cnu.org/node/859> [accédé le 4 avril 2011]
- CNU (2006). Holly Park Redevelopment - Phase I. Seattle WASHINGTON.
<http://www.cnu.org/node/541> [accédé le 4 avril 2011]
- CNU (2011). Strategies for Sustainable Skaneateles NEW YORK. <http://www.cnu.org/node/4001> [accédé le 4 avril 2011]
- ÉNERGIE CITÉS - Weingarten(2008) Écoquartier. Weingarten (Freiburg im Breisgau).
http://www.energy-cities.eu/db/freiburg3_579_fr.pdf [accédé le 4 avril 2011]
- ÉNERGIE CITÉS - Vauban (2008). Écoquartier. Vauban (Freiburg DE) http://www.energy-cities.eu/db/freiburg2_579_fr.pdf [accédé le 4 avril 2011]
- ÉNERGIE CITÉS - Rieselfeld (2008) Écoquartier. Rieselfeld (Freiburg im Breisgau).
http://www.energy-cities.eu/db/freiburg1_579_fr.pdf [accédé le 4 avril 2011]
- ÉNERGIE CITÉS - Kronsberg (2008) Écoquartier. Kronsberg (Hanovre). http://www.energy-cities.eu/db/hanovre_579_fr.pdf [accédé le 4 avril 2011]
- ÉNERGIE CITÉS - GWL Terrein (2008) Écoquartier. GWL Terrein (Amsterdam).
http://www.energy-cities.eu/db/amsterdam_579_fr.pdf [accédé le 4 avril 2011]
- ÉNERGIE CITÉS - Leidsche Rijn (2008) Écoquartier. Leidsche Rijn (Utrecht). http://www.energy-cities.eu/db/utrecht_579_fr.pdf [accédé le 4 avril 2011]
- LISC (2006). (Local Initiatives Support Corporation) Developing Sustainable Communities. Strategic Plan 2006-2010. <http://www.lisc.org/section/ourwork/sc> [accédé le 4 avril 2011]

OTTAWA COUNTY MI (2004). Urban Smart Growth Demonstration Project
<http://www.co.ottawa.mi.us/CoGov/Depts/Planning/pdf/Urban%20Study.pdf> [accédé le 1 avril 2011]

OTTAWA COUNTY MI (2002). Rural Smart Growth Demonstration Project
<http://www.co.ottawa.mi.us/CoGov/Depts/Planning/pdf/SmartGrowthProject.pdf> [accédé le 1 avril 2011]

PORTLAND DEVELOPMENT COMMISSION OR (2010). 2010 Sustainability Plan.
http://icma.org/en/icma/knowledge_network/documents/kn/Document/301407/Portland_Development_Commission_2010_Sustainability_Plan [accédé le 1 avril 2011]

STRATEGIC ECONOMICS CA (2002). Older Suburbs in the Los Angeles Metropolitan Area.
http://www.lgc.org/freepub/docs/community_design/reports/older_suburbs_in_LA.pdf [accédé le 1 avril 2011]

SUSTAINABLE PORTLAND TASKFORCE OR (2008). Sustainable Portland - Incorporating Sustainability into every decision-making.
http://icma.org/en/icma/knowledge_network/documents/kn/Document/6365/Sustainable_Portland_Incorporating_Sustainability_into_Everyday_DecisionMaking [accédé le 1 avril 2011]

UNITED STATES CONFERENCE OF MAYORS (USCM) (2009). Mayors and Climate Protection Best Practices. <http://www.usmayors.org/pressreleases/uploads/ClimateBestPractices061209.pdf> [accédé le 4 avril 2011]

UNITED STATES CONFERENCE OF MAYORS (USCM) (2008). Mayors and Climate Protection Best Practices.
<http://www.usmayors.org/climateprotection/documents/08%2012%20Best%20Practices%20D2.pdf> [accédé le 4 avril 2011]

ANNEXE 6 - NOTE TERMINOLOGIQUE

Cette note terminologique comprend les définitions inscrites dans les textes de loi des cinq (5) provinces et des cinq (5) états concernant les plans en aménagement du territoire.

Pour les documents de planification et d'aménagement du territoire, le parti choisi a été de proposer une traduction qui reprend une terminologie connue au Québec en se basant sur le contenu et la portée du document, plutôt qu'une traduction littérale. Cette annexe présente les définitions originales et les termes choisis pour la traduction.

CANADA

ALBERTA

Municipal Government Act

MUNICIPAL DEVELOPMENT PLAN - TRADUCTION : PLAN D'URBANISME

632.

(1) A council of a municipality with a population of 3 500 or more must by bylaw adopt a municipal development plan.

(2) A council of a municipality with a population of less than 3 500 may adopt a municipal development plan.

(3) A municipal development plan

(a) must address

(i) the future land use within the municipality,

(ii) the manner of and the proposals for future development in the municipality,

(iii) the co-ordination of land use, future growth patterns and other infrastructure with adjacent municipalities if there is no intermunicipal development plan with respect to those matters in those municipalities,

(iv) the provision of the required transportation systems either generally or specifically within the municipality and in relation to adjacent municipalities, and

(v) the provision of municipal services and facilities either generally or specifically,

(b) may address

(i) proposals for the financing and programming of municipal infrastructure,

(ii) the co-ordination of municipal programs relating to the physical, social and economic development of the municipality,

(iii) environmental matters within the municipality,

(iv) the financial resources of the municipality,

(v) the economic development of the municipality, and

(vi) any other matter relating to the physical, social or economic development of the municipality,

(c) may contain statements regarding the municipality's development constraints, including the results of any development studies and impact analysis, and goals, objectives, targets, planning policies and corporate strategies,

(d) must contain policies compatible with the subdivision and development regulations to provide guidance on the type and location of land uses adjacent to sour gas facilities,

(e) must contain policies respecting the provision of municipal, school or municipal and school reserves, including but not limited to the need for, amount of and allocation of those reserves and the identification of school requirements in consultation with affected school boards, and

(f) must contain policies respecting the protection of agricultural operations.

COLOMBIE-BRITANNIQUE

Local Government Act

OFFICIAL COMMUNITY PLAN - TRADUCTION : PLAN D'URBANISME

875.

(1) An official community plan is a statement of objectives and policies to guide decisions on planning and land use management, within the area covered by the plan, respecting the purposes of local government.

(2) To the extent that it deals with these matters, an official community plan should work towards the purpose and goals referred to in section 849 [*regional growth strategy goals*].

Authority to adopt by bylaw

876.

(1) A local government may, by bylaw, adopt one or more official community plans.

(2) An official community plan

(a) must be included in the adopting bylaw as a schedule, and

(b) must designate the area covered by the plan.

(3) In developing an official community plan, the local government must consider any applicable guidelines under section 870 [*provincial policy guidelines*].

Required content

877.

(1) An official community plan must include statements and map designations for the area covered by the plan respecting the following:

(a) the approximate location, amount, type and density of residential development required to meet anticipated housing needs over a period of at least 5 years;

(b) the approximate location, amount and type of present and proposed commercial, industrial, institutional, agricultural, recreational and public utility land uses;

(c) the approximate location and area of sand and gravel deposits that are suitable for future sand and gravel extraction;

(d) restrictions on the use of land that is subject to hazardous conditions or that is environmentally sensitive to development;

(e) the approximate location and phasing of any major road, sewer and water systems;

(f) the approximate location and type of present and proposed public facilities, including schools, parks and waste treatment and disposal sites;

(g) other matters that may, in respect of any plan, be required or authorized by the minister.

(2) An official community plan must include housing policies of the local government respecting affordable housing, rental housing and special needs housing.

(3) An official community plan must include targets for the reduction of greenhouse gas emissions in the area covered by the plan, and policies and actions of the local government proposed with respect to achieving those targets.

Policy statements in community plans

878.

(1) An official community plan may include the following:

(a) policies of the local government relating to social needs, social well-being and social development;

(b) a regional context statement, consistent with the rest of the community plan, of how matters referred to in section 850 (2) (a) to (c), and other matters dealt with in the community plan, apply in a regional context;

(c) policies of the local government respecting the maintenance and enhancement of farming on land in a farming area or in an area designated for agricultural use in the community plan;

(d) policies of the local government relating to the preservation, protection, restoration and enhancement of the natural environment, its ecosystems and biological diversity.

(2) If a local government proposes to include a matter in an official community plan, the regulation of which is not within the jurisdiction of the local government, the plan may only state the broad objective of the local government with respect to that matter unless the minister has, under section 877 (1) (g), required or authorized the local government to state a policy with respect to that matter.

NOUVEAU-BRUNSWICK

Loi sur l'urbanisme

PLANS MUNICIPAUX - En anglais - Municipal Plans or Municipal Development Plans

23.

(1) Sous réserve des dispositions particulières du présent article, un conseil municipal

a) peut établir un plan d'aménagement municipal pour la municipalité, et

b) doit établir un plan d'aménagement municipal pour la municipalité s'il en est requis par un plan régional ou par un arrêté du Ministre.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), un plan municipal doit être établi en la forme prescrite par le Ministre

a) sous la direction,

(i) quand un directeur municipal d'urbanisme a été nommé, de ce directeur ou d'un expert-conseil en urbanisme engagé par le conseil et en relevant,

(ii) quand un agent municipal d'urbanisme a été nommé, d'un expert-conseil en urbanisme engagé par le conseil et en relevant, ou

(iii) dans le cas d'une municipalité située dans un district d'aménagement,

(A) d'un expert-conseil en urbanisme engagé par le conseil et en relevant, ou

(B) du directeur de district, quand la commission établit le plan;

b) sur la base d'un rapport d'étude écrit sur l'économie, les finances, les ressources, la population, l'utilisation des sols, les moyens de transport, les équipements et services municipaux, et sur tout autre question se rapportant à la situation économique, sociale ou matérielle, actuelle ou future de la municipalité.

(3) Les zones en lesquelles l'arrêté de zonage propose de diviser la municipalité doivent être délimitées sur une carte ou un plan annexé au plan municipal et en faisant partie intégrante.

(4) Lorsqu'il établit un plan municipal, un urbaniste doit

a) s'informer des orientations suivies par le conseil en regard du plan projeté;

b) s'il est engagé par une municipalité située dans un district d'aménagement, demander les conseils et l'aide de la commission; et

c) tenir compte

(i) des conclusions des études mentionnées au paragraphe (2),

(ii) du plan régional, s'il y en a un, et

(iii) des ressources qui pourraient être disponibles pour réaliser les propositions du plan.

(5) Un plan municipal doit contenir :

- a) une déclaration de principes en ce qui concerne
- (i) l'aménagement et l'usage des terrains dans la municipalité,
 - (ii) la conservation et l'amélioration de l'environnement naturel,
 - (iii) la lutte contre toutes formes de pollution dans l'environnement naturel et leur suppression,
 - (iv) l'amélioration des réseaux de communication, de services publics et de transport,
 - (v) la mise en réserve et l'emploi projeté du sol à des fins municipales, et
 - (vi) la création de services et équipements municipaux, notamment
 - (A) la collecte, le traitement et l'évacuation des eaux usées,
 - (B) l'adduction et la distribution de l'eau,
 - (C) l'évacuation des ordures ménagères,
 - (D) les institutions culturelles et d'éducation,
 - (E) les équipements de loisirs, les parcs, les terrains de jeux et autres espaces libres publics,
 - (F) les services d'incendie et de police,
 - (G) les cimetières et crématoriums,
 - (H) la rénovation urbaine,
 - (I) le logement,
 - (J) la préservation des bâtiments et sites d'intérêt historique, et
 - (K) les équipements de prestation des services sociaux et de santé,
 - (vii) la coordination des programmes du conseil relativement au développement économique et social et à l'aménagement physique de la municipalité, et
 - (viii) les questions autres que celles visées au présent alinéa qui, de l'avis du conseil, peuvent être appropriées; et
- b) les propositions que le conseil juge utiles pour mettre en oeuvre les principes énoncés dans le plan; et
- c) sous réserve des paragraphes (6) et (7), un budget d'équipement quinquennal pour l'aménagement physique de la municipalité.
- (6) Pour le budget d'équipement quinquennal figurant dans le plan municipal, le conseil doit chaque année
- a) réviser le budget pour le rendre applicable aux cinq années qui suivent, et
 - b) soumettre le budget révisé au Ministre à titre de renseignement.
- (7) L'article 67 ne s'applique pas à une révision de budget visée au paragraphe (6).

NOUVELLE-ÉCOSSE

Municipal Government Act

PLANNING DOCUMENTS - TRADUCTION : PLAN D'URBANISME

191.

(n) "planning documents" means

- (i) a municipal planning strategy and a land-use by-law adopted to carry out the municipal planning strategy,
- (ii) an amendment to a municipal planning strategy and a land-use by-law amendment to carry out the municipal planning strategy amendment, and
- (iii) a subdivision by-law and an amendment to it;

ONTARIO

Planning Act

OFFICIAL PLANS - TRADUCTION : PLAN D'URBANISME

Contents of official plan

16.

(1) An official plan shall contain,

(a) goals, objectives and policies established primarily to manage and direct physical change and the effects on the social, economic and natural environment of the municipality or part of it, or an area that is without municipal organization; and

(b) such other matters as may be prescribed. 2006, c. 23, s. 8.

Same

(2) An official plan may contain,

(a) a description of the measures and procedures proposed to attain the objectives of the plan;

(b) a description of the measures and procedures for informing and obtaining the views of the public in respect of a proposed amendment to the official plan or proposed revision of the plan or in respect of a proposed zoning by-law; and

(c) such other matters as may be prescribed. 2006, c. 23, s. 8.

(3) Repealed: 1996, c. 4, s. 8 (2).

ÉTATS-UNIS

MAINE

Comprehensive Planning and Land Use Act

COMPREHENSIVE PLAN - TRADUCTION : PLAN D'URBANISME

An all-inclusive, long-range plan for the future growth of a community. The plan is designed to reflect community values and goals, and is built into local law once it is completed to guide policymakers regarding decisions about the physical development of the community. The plan describes land use patterns according to whether a given district or parcel will be devoted to residential, commercial, water dependent use, etc. Such a plan may also include transportation, public facilities, existing and desired public waterfront access.

A comprehensive plan must include a vision statement, record of public participation as required by the Act, regional coordination program, future land use plan including maps and narrative, and an implementation section.

MARYLAND

COMPREHENSIVE PLAN - TRADUCTION : PLAN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

Article 66B of the Maryland Annotated Code

(b) (1) When developing a comprehensive plan for a charter county, a planning commission shall include:

(i) A transportation plan element which shall:

1. Propose the most appropriate and desirable patterns for the general location, character, and extent of the channels, routes, and terminals for transportation facilities, and for the circulation of persons and goods on a schedule that extends as far into the future as is reasonable;
2. Provide for bicycle and pedestrian access and travelways; and
3. Include an estimate of the probable utilization of any proposed improvement;

(ii) If current geological information is available, a mineral resources plan element that:

1. Identifies undeveloped land that should be kept in its undeveloped state until the land can be used to provide or assist in providing a continuous supply of minerals, as defined in § 15–801(i) of the Environment Article;
2. Identifies appropriate postexcavation uses for the land that are consistent with the county's land planning process;
3. Incorporates land use policies and recommendations for regulations:
 - A. To balance mineral resource extraction with other land uses; and
 - B. To the extent feasible, to prevent the preemption of mineral resources extraction by other uses; and

4. Has been reviewed by the Department of the Environment to determine whether the proposed comprehensive plan is consistent with the programs and goals of the Department; Article 66B – Land Use This document is provided by the Maryland Department of Planning for reference purposes only. Statutes and Regulations may change as a result of legislative action, so users are advised to consult the most current version of the Maryland Code available from the Maryland Department of Legislative Services at: <http://www.mlis.state.md.us/>.

(iii) A water resources plan element that:

1. Identifies drinking water and other water resources that will be adequate for the needs of existing and future development proposed in the land use element of the plan, considering available data provided by the Department of the Environment;

2. Identifies suitable receiving waters and land areas to meet storm water management and wastewater treatment and disposal needs of existing and future development proposed in the land use element of the plan, considering available data provided by the Department of the Environment; and

3. Has been reviewed by the Department of the Environment to determine whether the proposed plan is consistent with the programs and goals of the Department reflected in the general water resources program required under § 5–203 of the Environment Article;

(iv) An element which contains the planning commission's recommendation for land development regulations to implement the comprehensive plan and which encourages:

1. Streamlined review of applications for development, including permit review and subdivision plat review within the areas designated for growth in the comprehensive plan;

2. The use of flexible development regulations to promote innovative and cost-saving site design and protect the environment; and

3. Economic development in areas designated for growth in the comprehensive plan through the use of innovative techniques; and

(v) A sensitive areas element that:

1. Contains goals, objectives, principles, policies, and standards designed to protect sensitive areas from the adverse effects of development; and

2. Has been reviewed by the Department of the Environment and Department of Natural Resources to determine whether the proposed plan is consistent with the programs and goals of the departments.

(2) The channels, routes, travelways, and terminals required under paragraph (1)(i) of this subsection may include all types of highways or streets, bicycle ways, sidewalks, Article 66B – Land Use This document is provided by the Maryland Department of Planning for reference purposes only. Statutes and Regulations may change as a result of legislative action, so users are advised to consult the most current version of the Maryland Code available from the Maryland Department of Legislative Services at: <http://www.mlis.state.md.us/>. railways, waterways, airways, routings for mass transit, and terminals for people, goods, and vehicles related to highways, airways,

(3) A plan shall promote, in accordance with present and future needs:

(i) The health, safety, morals, order, convenience, prosperity, and the general welfare of the local jurisdiction; and

(ii) Efficiency and economy in the development process.

(4) A plan shall provide for:

(i) Transportation needs;

(ii) The promotion of public safety;

(iii) Light and air;

(iv) The conservation of natural resources;

(v) The prevention of environmental pollution;

(vi) The promotion of a healthful and convenient distribution of population;

(vii) The promotion of good civic design and arrangement;

(viii) The wise and efficient expenditure of public funds;

(ix) Adequate public utilities; and

(x) An adequate supply of other public requirements.

OREGON

COMPREHENSIVE PLAN - TRADUCTION : PLAN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

A generalized, coordinated land use map and policy statement of the governing body of a local government that interrelates all functional and natural systems and activities relating to the use of lands, including but not limited to sewer and water systems, transportation systems, educational facilities, recreational facilities, and natural resources and air and water quality management programs.

Le Plan doit inclure et répondre aux 19 objectifs de planification définis par l'État et qui englobent toutes les dimensions du développement durable, d'où le choix pour la traduction.

TEXAS

Local Government Code

CHAPTER 213.

MUNICIPAL COMPREHENSIVE PLANS - TRADUCTION - PLAN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

§ 213.001. PURPOSE. The powers granted under this chapter are for the purpose of promoting sound development of municipalities and promoting public health, safety, and welfare.

§ 213.002. COMPREHENSIVE PLAN. (a) The governing body of a municipality may adopt a comprehensive plan for the long-range development of the municipality. A municipality may define the content and design of a comprehensive plan.

(b) A comprehensive plan may:

- (1) include but is not limited to provisions on land use, transportation, and public facilities;
- (2) consist of a single plan or a coordinated set of plans organized by subject and geographic area; and
- (3) be used to coordinate and guide the establishment of development regulations.

(c) A municipality may define, in its charter or by ordinance, the relationship between a comprehensive plan and development regulations and may provide standards for determining the consistency required between a plan and development regulations.

(d) Land use assumptions adopted in a manner that complies with Subchapter C, Chapter 395, may be incorporated in a comprehensive plan.

§ 213.004. EFFECT ON OTHER MUNICIPAL PLANS. This chapter does not limit the ability of a municipality to prepare other plans, policies, or strategies as required.

§ 213.005. NOTATION ON MAP OF COMPREHENSIVE PLAN. A map of a comprehensive plan illustrating future land use shall contain the following clearly visible statement: "A comprehensive plan shall not constitute zoning regulations or establish zoning district boundaries."

VERMONT

Municipal and County Government

Chapter 117: MUNICIPAL AND REGIONAL PLANNING AND DEVELOPMENT

PLAN FOR A MUNICIPALITY - TRADUCTION : PLAN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

§ 4382. The plan for a municipality

a) A plan for a municipality may be consistent with the goals established in section 4302 of this title and compatible with approved plans of other municipalities in the region and with the regional plan and shall include the following:

(1) A statement of objectives, policies and programs of the municipality to guide the future growth and development of land, public services and facilities, and to protect the environment;

(2) A land use plan, consisting of a map and statement of present and prospective land uses, indicating those areas proposed for forests, recreation, agriculture (using the agricultural lands identification process established in 6 V.S.A. { 8), residence, commerce, industry, public and semi-public uses and open spaces reserved for flood plain, wetland protection, or other conservation purposes; and setting forth the present and prospective location, amount, intensity and character of such land uses and the appropriate timing or sequence of land development activities in relation to the provision of necessary community facilities and service;

(3) A transportation plan, consisting of a map and statement of present and prospective transportation and circulation facilities showing existing and proposed highways and streets by type and character of improvement, and where pertinent, parking facilities, transit routes, terminals, bicycle paths and trails, scenic roads, airports, railroads and port facilities, and other similar facilities or uses, with indications of priority of need;

(4) A utility and facility plan, consisting of a map and statement of present and prospective community facilities and public utilities showing existing and proposed educational, recreational and other public sites, buildings and facilities, including hospitals, libraries, power generating plants and transmission lines, water supply, sewage disposal, refuse disposal, storm drainage and other similar facilities and activities, and recommendations to meet future needs for community facilities and services, with indications of priority of need, costs and method of financing;

(5) A statement of policies on the preservation of rare and irreplaceable natural areas, scenic and historic features and resources;

(6) An educational facilities plan consisting of a map and statement of present and projected uses and the local public school system;

(7) A recommended program for the implementation of the objectives of the development plan;

(8) A statement indicating how the plan relates to development trends and plans for adjacent municipalities, areas and the region developed under this title;

(9) An energy plan, including an analysis of energy resources, needs, scarcities, costs and problems within the municipality, a statement of policy on the conservation of energy, including programs, such as thermal integrity standards for buildings, to implement that policy, a statement of policy on the development of renewable energy resources, a statement of policy on patterns and densities of land use likely to result in conservation of energy;

(10) A housing element that shall include a recommended program for addressing low and moderate income persons' housing needs as identified by the regional planning commission pursuant to subdivision 4348a(a)(9) of this title. The program should account for permitted accessory dwelling units, as defined in subdivision 4412(1)(E) of this title, which provide affordable housing.

Subdivision (11) effective July 1, 2012.

(11) An economic development element that describes present economic conditions and the location, type, and scale of desired economic development, and identifies policies, projects, and programs necessary to foster economic growth.

(b) The maps called for by this section may be incorporated on one or more maps, and may be referred to in each separate statement called for by this section.

(c) Where appropriate, and to further the purposes of subsection 4302(b) of this title, a municipal plan shall be based upon inventories, studies, and analyses of current trends and shall consider the probable social and economic consequences of the proposed plan. Such studies may consider or contain, but not be limited to:

(1) population characteristics and distribution, including income and employment;

(2) the existing and projected housing needs by amount, type, and location for all economic groups within the municipality and the region;

(3) existing and estimated patterns and rates of growth in the various land use classifications, and desired patterns and rates of growth in terms of the community's ability to finance and provide public facilities and services.

(d) Where appropriate, a municipal plan may provide for the use of "transit passes" or other evidence of reduced demand for parking spaces in lieu of parking spaces.