Tableau 3.18 Questions concernant l'éducation	
Besoin d'écoles, surutilisation des écoles, trop de bâtiments temporaires	11
Construction d'écoles	6
Augmentation des charges/taxes scolaires	4
Fermeture d'écoles	3
Préoccupations concernant l'augmentation des distances que doivent parcourir les autobus d'écoliers	3
Total	27

Tableau 3.19 Nombre de fois où des mesures d'abaissement des coûts ou d'augmentation des recettes furent mentionnées	
A. Mesures pour l'abaissement des coûts	
Gestion du budget, réduction des dépenses, et stratégies financières	19
Réduction et/ou rationalisation du personnel	7
Mettre les coûts de développement au compte des promoteurs	6
Partage régional des coûts	4
Gestion des ressources et politique de conservation	3
Total	39
B. Mesures d'augmentation des recettes	
Établissement de droits d'utilisation	17
Augmentation de divers types de taxes et de charges	6
Stratégies par rapport à la propriété	4
Demande d'aide provinciale	2
Augmentation des prix de services	1
Total	30

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales CIRUR

Tableau 3.20 Utilisation des fonds de réserve	
Construction ou remplacement de systèmes d'eau ou d'égouts	25
Réparation ou remplacement des bâtiments et des infrastructures	12
Réparation ou remplacement des véhicules et de l'équipement pour les routes	9
Entretien et construction de routes	4
Gestion des déchets solides	2
Autres utilisations générales	7
Total	59

sont regroupées géographiquement dans les Prairies où la disponibilité de l'eau est souvent un problème particulier.

En plus des mesures visant à diminuer les coûts, 30 commentaires portaient sur les mesures d'augmentation des recettes. Il est couramment admis qu'un des grands facteurs de réinstallation résidentielle dans une région urbaine touche aux différences dans le coût de la vie et dans l'accessibilité à des services, entre les zones du centre-ville et celles des banlieues et de la frange périurbaine. Les municipalités qui se trouvent dans les zones centrales, les zones de banlieue et la frange périurbaine se trouvent toutes confrontées aux questions de recettes en rapport avec les demandes de services. Dans le premier cas, c'est à cause des coûts élevés de l'entretien des infrastructures dans un contexte de stagnation ou de déclin de la population, et dans les banlieues et zones périurbaines, c'est à cause de l'augmentation de la demande de services liée à l'expansion de la population. Vingt-quatre des 30 (80 p. 100) commentaires sur les mesures pour augmenter les recettes parlent de créer ou d'augmenter plusieurs taxes, de créer ou d'augmenter les taxes sur le développement et les droits d'utilisation et de faire payer les services (tableau 3.19B). Deux stratégies dont il a été question consistaient à demander l'aide de l'administration provinciale, une manière plutôt passive de faire augmenter les recettes. Enfin, quatre mesures étaient orientées vers des stratégies portant sur les terrains - la réduction de la surface des lots, la vente de terrains appartenant à la municipalité, l'augmentation des densités du développement résidentiel, l'annexion de nouveaux terrains.

Tableau 3.21 Utilisations de taxes de développement : fréquence	
Mise en place de conduits d'eau, d'égouts et de drainage des eaux	51
Construction de rues, de trottoirs et de routes	24
Infrastructure pour la récréation, les parcs et les espaces ouverts	14
Bâtiments municipaux, bibliothèque, piscine	6
Protection publique, sécurité incendie, police	4
Services d'ingénierie	3
Gestion des sites pour l'élimination des déchets solides	3
Administration	3
Autres utilisations	5
Total	113

Tableau 3.22 Accords mixtes	
Aqueducs et égouts	32
Protection publique, sécurité incendie, police	19
Élimination des déchets solides et sites d'enfouissement	14
Aménagements publics (parcs, centres sportifs, piscines, bibliothèque, centres d'art)	10
Traitement des eaux	7
Entretien des routes aux limites des municipalités	5
Travaux paysagers, services d'urbanisme et de développement économique	5
Système de transport en commun	4
Total	96

ICURR Intergovernmental Committee on Urban
Comité intergouvernemental de recherches CIRUR

Utilisation des fonds de réserve

Dans l'étude, 29 répondants sur 57 (50,9 p. 100) ont indiqué qu'ils avaient un fonds de réserve. Les réponses faisaient état de l'utilisation de ces fonds dans 59 cas différents (tableau 3.20). En gros, il n'y avait pas de surprise par rapport aux fonctions de ces fonds qui sont utilisés pour développer, remplacer et conserver l'infrastructure urbaine. En fait, dans 84,7 p. 100 (50 sur 59) des cas où ces stratégies sont mentionnées, il est question de ce genre d'utilisation. Seulement deux fois, il a été question d'utiliser les fonds de réserve pour la gestion des déchets solides; il est clair qu'il existe un potentiel pour le développement de cette stratégie, compte tenu surtout de l'attention considérable que cette question reçoit dans le pays tout entier.

Parmi les autres utilisations des fonds de réserve, il y avait le développement de systèmes de contrôle de la pollution, des services d'ingénierie, le financement de l'aide sociale et le financement des projets d'immobilisation.

Utilisation des taxes de développement

Dans l'étude, 37 des 57 personnes interrogées (64,9 p. 100) ont indiqué que leurs municipalités avaient recours aux taxes de développement. Plusieurs utilisations sont possibles; les urbanistes ayant répondu ont mentionné neuf usages qui correspondent à 113 commentaires spécifiques (tableau 3.21). Il n'est pas surprenant de constater que, dans 45,1 p. 100 des cas, les taxes de développement sont mentionnées pour la construction de systèmes d'égouts ou d'approvisionnement en eau, ainsi que pour la construction de systèmes de drainage des eaux. Aussi, il est encore moins surprenant que 21,2 p. 100 des fois où il a été question des taxes de développement, celles-ci avaient servi à la construction de rues, de trottoirs et de routes.

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales CIRUR

D'autre part, il est quelque peu réconfortant de remarquer que 20 des 113 commentaires spécifiques (17,7 p. 100) visaient les bibliothèques, les bâtiments municipaux, les installations récréatives, les parcs et les espaces ouverts. Enfin, à quelques occasions, on a indiqué que les taxes de développement servaient à la gestion des déchets solides et des décharges. Il est clair qu'il y aurait là matière à élaborer des stratégies d'augmentation des recettes.

Accords mixtes

Dans l'ensemble, 39 répondants sur 57 (68,4 p. 100) ont indiqué que leurs municipalités participaient soit à des accords mixtes avec les municipalités avoisinantes pour partager les coûts, soit à des structures régionales dans lesquelles les municipalités partageaient certains coûts. Comme on l'a déjà dit, c'est en quelque sorte une contradiction avec les données présentées au tableau 3.19B dans lequel un petit nombre d'urbanistes municipaux ont indiqué que leurs municipalités avaient passé des accords de partage des coûts pour réduire les dépenses. Il est surprenant de constater que, pour cette question, les 39 répondants ont indiqué 96 accords mixtes (tableau 3.22). Même si les systèmes d'égouts et

d'approvisionnement en eau occupent la première place, suivis de près par la fonction de la protection publique, il est intéressant de noter que 14,6 p. 100 (14 sur 96) des accords mixtes portent sur l'enlèvement des déchets solides et les sites d'enfouissement. Il est intéressant aussi de noter le fait que 10,4 p. 100 (10 sur 96) portent sur les aménagements publics. Par contre, seulement quatre accords mixtes portaient sur la gestion du système de transport en commun, ce qui est surprenant si l'on considère le nombre de fois où cette question a été considérée comme préoccupante (figure 3.3).

3.3 LES RÉGIONS D'ÉTUDE: LES PROBLÈMES, LES QUESTIONS ET LES STRATÉGIES

Dans cette section, on présente d'abord une typologie générale des questions et des problèmes tels qu'ils sont indiqués par les répondants. Ensuite, on donne un résumé des commentaires présentés dans chaque région sur ces questions et problèmes, ainsi que sur les stratégies élaborées pour y faire face.

Neuf grandes catégories de questions et de stratégies ont été définies d'après les réponses à l'enquête. La typologie sert à la discussion générale et à une synthèse présentés à la section 4. Il est important de se rappeler que ces réponses reflètent les impressions des urbanistes qui travaillent dans chaque municipalité ou région. Il est donc possible que certaines questions seront mises en évidence plutôt que d'autres en raison de l'orientation professionnelle de ces répondants. Par exemple, on peut s'attendre à ce que ceux-ci fassent moins de place aux questions sociales que ne le feraient d'autres groupes professionnels. Cependant, puisque les répondants étaient dans l'ensemble des professionnels expérimentés dans leurs domaines respectifs, on peut s'attendre à ce que leurs réponses couvrent une bonne gamme des questions qui se posent actuellement.

ICURR Intergovernmental Committee on Urban Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales CIRUR

1. Problèmes de gestion de la croissance urbaine

   Les questions et les problèmes mentionnés ici portent surtout sur la manière de gérer et d'orienter la croissance urbaine afin de créer une ville plus efficace et qui consomme moins d'énergie.

2. Considérations liées aux coûts et questions concernant la mise en place d'infrastructures

   Ici, les réponses portaient directement sur les coûts liés à l'étalement urbain et sur le manque d'efficacité de certains types de développement urbain. Cette catégorie contient donc les divers frais engagés pour mettre en place des équipements urbains.

3. Problèmes de logement

   Les préoccupations soulevées concernant le logement varient beaucoup d'une

municipalité à l'autre, allant de la diversification et du réaménagement des zones les plus anciennes jusqu'aux conséquences du développement résidentiel rural. Parmi les répondants, beaucoup se préoccupent de la disponibilité des terrains pour le développement résidentiel ainsi que de l'accessibilité des logements.

4. Problèmes économiques

Cette catégorie traite des questions concernant les activités économiques, l'augmentation ou la diminution de l'emploi, et le développement des activités industrielles et commerciales dans chaque municipalité. Elle contient des questions concernant le caractère adéquat de l'assiette fiscale municipale lorsque les activités économiques stagnent ou diminuent.

5. Problèmes de transport

Cette catégorie traite des questions routières: embouteillages, construction ou planification des routes, la planification du transport en commun et les problèmes qui en découlent, et la mise en place et l'entretien de l'infrastructure des transports.

6. Questions touchant les loisirs, les parcs et les espaces ouverts

Aujourd'hui, les espaces de loisirs accessibles aux quartiers résidentiels représentent un élément important de la qualité de la vie, et plusieurs répondants l'ont mentionné. Les problèmes décrits sont très variés, par exemple le manque d'espaces verts, le manque d'une infrastructure pour les loisirs dans des centres urbains, et l'incommodité d'un terrain de golf ou de camping pour les activités agricoles dans la frange périurbaine.

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales CIRUR

7. Conflits avec l'agriculture

Évidemment, cette catégorie s'applique plus aux municipalités de la banlieue et de la frange périurbaine, et comprend toute la gamme bien documentée des conflits qu'entraînent les activités non agricoles et la perte de terres agricoles de bonne qualité.

8. Questions concernant la gestion et la disponibilité des ressources

Les ressources dont il est question dans cette catégorie peuvent être soit matérielles, soit humaines. Les ressources matérielles, en ce qu'elles intéressent les municipalités, comprennent les ressources en eau et les installations de gestion des déchets; les ressources humaines peuvent inclure le système d'éducation et les services sociaux.

9. Questions concernant l'environnement

Toutes sortes de questions environnementales sont incluses ici, comme, notamment, la contamination du sol dans les vieux quartiers industriels d'une zone centrale, et la contamination des aquifères à cause de fosses septiques défectueuses dans des zones de développement résidentiel rural. La gestion des déchets est également un sujet de préoccupation majeur. Les problèmes de cette catégorie ont un lien direct avec la qualité de la vie.

On peut traiter chacune de ces catégories de questions au moyen de stratégies ou de politiques créées spécialement pour y faire face. Cependant, les politiques et les stratégies font souvent partie d'un plan stratégique plus général qui traite simultanément plusieurs problèmes. Ainsi, par exemple, une politique ou une stratégie conçue pour diriger les activités économiques dans certains noyaux urbains aura des conséquences directes sur la planification du transport, le logement et la gestion des déchets.

Afin d'analyser les questions et les stratégies présentes dans chaque région, les commentaires sur les questions et les stratégies sont ordonnés selon la typologie présentée plus haut et selon l'endroit où se trouve le répondant (zone centrale, banlieue, frange périurbaine). En raison du nombre limité de réponses dans certaines régions, les réponses venant de zones centrales et de banlieues ou d'unités de banlieue et de zones périurbaines, suivant la région, ont été regroupées à des fins de discussion. En plus des réponses à l'enquête, la discussion contient également de l'information obtenue dans le cadre d'entrevues personnelles avec des professionnels choisis dans chaque région, ainsi que de la documentation obtenue soit directement pour ce projet, soit auprès de bibliothèques. La liste de la documentation est donnée par région dans la bibliographie.

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales CIRUR

3.3.1 La région d'étude de Halifax

Les densités de population atteignent jusqu'à 1 400 habitants par km^2 à Halifax; elles baissent un peu au dessous de 1 100 habitants par km^2 à Dartmouth. Aux fins de la présente discussion, Dartmouth est inclus avec la ville de Halifax dans la zone centrale. Les autres zones ont été placées dans la catégorie de la frange périurbaine. À l'exception de la ville de Bedford qui est en pleine croissance, les densités tombent brutalement, sauf dans certaines zones urbanisées de la Municipality of the County of Halifax et la petite ville de Windsor. Les changements dans la population sont loin d'être uniformes, allant d'augmentation minimale dans la ville de Halifax et de faible à Dartmouth, à des augmentations importantes à Bedford et dans les subdivisions qui constituent la Municipality of the County of Halifax (figures 2.2, 2.3, et 2.4).

Questions et problèmes

La zone centrale

Dans les municipalités de la zone centrale, la question d'ensemble que l'on observe à propos

de la gestion de la croissance urbaine est le besoin de politiques et d'une planification à long terme. La disponibilité de logements de bonne qualité et d'un prix abordable est une question hautement prioritaire. Les questions de coûts s'articulent autour du manque d'investissement de la part du secteur privé quant à l'équipement des nouveaux terrains pour le développement.

Pour ce qui est des questions économiques, la ville de Halifax se préoccupe surtout de maintenir et d'augmenter l'emploi et l'investissement dans ses parcs industriels. Les zones industrielles de la ville sont en compétition avec des parcs industriels de la frange périurbaine où le terrain est beaucoup moins cher. Les questions de transport représentent aussi un problème majeur dans la zone centrale de la ville. Des problèmes surviennent aux points d'accès des ponts en raison du grand nombre de déplacements quotidiens entre les banlieues et la ville. Les embouteillages, le contrôle de la circulation et la détérioration des routes représentent d'autres problèmes de transport.

Enfin, un certain nombre de préoccupations ont été exprimées à l'égard de l'environnement. L'élimination des déchets est un problème pressant; la protection du rivage et d'autres vues panoramiques ainsi que la préservation des jardins publics ont aussi été mentionnées.

La frange périurbaine

On observe toutes sortes de situations dans les régions de la zone périurbaine de Halifax. Dans les municipalités rurales et les petits centres urbains, les questions et les préoccupations mentionnées le plus fréquemment avaient trait aux transports, à l'agriculture, aux ressources et à l'environnement. On a aussi parlé du besoin d'une planification à long terme pour le système routier ainsi que des améliorations dans le transport en commun. Certaines routes principales ont besoin d'être élargies, et la circulation locale a besoin d'être mieux planifiée. Pour certains répondants, la protection des terres agricoles est une question importante. Ils ont mentionné des conflits entre l'agriculture, le logement et le développement institutionnel.

On a également fait mention de capacités insuffisantes dans le système scolaire, une caractéristique que bien des zones en voie de croissance ont en commun. Par contre, pendant les années 1970 et 1980, la ville de Halifax a connu plusieurs fermetures d'école, une caractéristique de nombreuses zones centrales.

Enfin, des problèmes environnementaux ont été observés en rapport avec la dégradation de zones environnementales sensibles, la préservation des cours d'eau, des bassins et des quais, et par rapport à la pollution des eaux souterraines. Il a été question plus particulièrement du mauvais fonctionnement des fosses septiques dans certaines zones résidentielles plus anciennes qui peuvent devenir une source de pollution des eaux souterraines. Il y a également des problèmes concernant le développement des nouveaux sites d'enfouissement. Dans la Municipality of the County of Halifax, chaque district a souvent son propre site d'enfouissement; ces sites devront bientôt être conformes aux normes minimales de la

province.

Très peu de questions ont été exprimées quant aux autres catégories retenues. Certains ont parlé du besoin de restreindre les utilisations commerciales et industrielles du sol dans la frange périurbaine, surtout dans le contexte où plusieurs municipalités essaient de développer leur propre parc industriel afin d'améliorer leur assiette fiscale et leur base d'emplois locale; d'autres ont parlé des questions concernant les services tels que l'extension des limites de services municipaux. Quant au logement, on a exprimé des questions concernant la disponibilité de logements multifamiliaux et de logements pour les personnes âgées.

Politiques et stratégies

La zone centrale

Plusieurs stratégies ont été élaborées en rapport avec la gestion de la croissance urbaine. Certaines stratégies ont été, ou sont, mises en place pour encourager la densification et le réaménagement des centre-villes et des zones riveraines. On peut les considérer comme un effort pour relancer le développement et ramener la population à la ville de Halifax; en effet, il y a eu une légère augmentation de la population entre 1986 et 1991, après avoir connu une diminution de 1976 à 1986. D'autres stratégies mettent l'accent sur la réduction de certaines zones résidentielles. Quant aux considérations de coûts, la stratégie principale consiste maintenant à faire payer l'installation des égouts par les promoteurs.

Le développement des parcs d'affaires est une priorité économique de même que la vitalité du centre-ville. On s'est attaqué aux problèmes de transport en élargissant des routes principales, en améliorant l'accessibilité aux ponts et en révisant la planification des routes pour le transport en commun. Au cours des dernières années, la coopération régionale s'est accentuée pour le transport en commun, les égouts et la gestion des déchets, grâce à la Metropolitan Authority et ses divisions de transport en commun et des gestion de déchets solides.

Enfin, des stratégies environnementales ont été élaborées afin de protéger les zones écologiquement fragiles comme les lacs. Les stratégies ont été mises en place, ou sont en train de l'être, pour l'incinération, la réduction et le recyclage des déchets solides.

La frange périurbaine

Il s'est produit un développement particulièrement intéressant concernant la base agricole de la frange périurbaine. La Upper Falmouth Municipal Planning Strategy a été lancée par les exploitants agricoles eux-mêmes. C'est une stratégie globale qui interdit le développement à moins qu'un accord soit conclu entre les exploitants agricoles et les promoteurs. Pour mettre un frein à l'étalement urbain, des stratégies ont été créées en vue de contrôler le nombre de lots créés chaque année. Des limites de services pour les zones de développement

ont été établies afin de contrôler le coût des lots résidentiels et d'appuyer une politique de logements abordables.

Certaines questions de transport ont été abordées, par exemple, en interdisant certaines rues aux camions. Des questions d'environnement ont été traitées par des règlements municipaux et des désignations d'utilisation du sol, surtout afin de maintenir la qualité de l'eau potable.

Faits saillants dans la région de Halifax

Les responsables de la zone centrale se préoccupent beaucoup des répercussions économiques de la croissance régionale sur sa propre base économique, et surtout de la compétition des municipalités de banlieue et de la zone périurbaine. Les possibilités d'emploi et d'investissement sont donc des questions majeures. Le logement est également une question importante. Dans la frange périurbaine, des préoccupations ont été exprimées concernant la protection de la base agricole qui est relativement restreinte; il y a, en outre, des questions importantes en rapport avec les services locaux et les coûts environnementaux et d'infrastructures résultant d'un manque de mesures de planification adéquates.

Au niveau de la région, bien qu'il y ait eu du progrès concernant la coordination de certains éléments de la planification des infrastructures, tels que la gestion des déchets solides et la planification du transport en commun, dans d'autres domaines la coordination entre les municipalités reste limitée. La grande diversité des approches suivies par les municipalités signifie que même dans des domaines qui semblent mineurs, par exemple la coordination de la construction de logements et des réseaux routiers de chaque côté d'une limite municipale, rien ne doit être tenu pour acquis.

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales CIRUR

3.3.2 La région d'étude de Montréal

La région d'étude de Montréal est une région urbaine très vaste et qui s'étend encore. Elle compte près de 50 p. 100 de la population totale de la province de Québec. Ce qui la rend particulièrement intéressante et stimulante, c'est le fait que la région centrale est une île, tout comme la ville de Laval, au nord. La plus grande partie des pouvoirs en matière d'urbanisme appartient aux nombreuses municipalités qui forment la région d'étude de Montréal. La région métropolitaine de recensement (RMR) englobe la Ville de Montréal et les 28 autres municipalités de la Communauté urbaine de Montréal (CUM), la Ville de Laval (à la suite d'un fusionnement de 14 municipalités), et un grand nombre de municipalités réparties le long des rives sud et nord du fleuve Saint-Laurent. Douze structures administratives régionales (MRC) englobent les municipalités en dehors de la CUM, mais de nos jours les municipalités gardent toujours beaucoup de pouvoirs. En fait, bon nombre des MRC n'ont pas répondu à l'étude en raison d'un manque de personnel ou parce que les responsables pensaient que les municipalités locales étaient mieux placées pour répondre aux questions de l'enquête.

La diminution de la population de la ville entre 1976 et 1986 semble avoir été renversée entre 1986 et 1991. Des banlieues, telles que Boucherville et Laval, ont connu des augmentations importantes, et la tendance générale prend la forme d'une vague de croissance dans les banlieues. Ces banlieues entourent le centre-ville où la population généralement reste stagnante. Les banlieues sont elles-mêmes entourées de petites villes et de zones rurales dont certaines ont une population croissante alors que d'autres sont stagnantes (figures 2.5, 2.6 et 2.7).

Questions et problèmes

La zone centrale

La zone centrale utilisée pour organiser les données de l'enquête comprend la ville de Montréal et les municipalités de la CUM, même si certaines d'entre elles présentent des caractéristiques qui ressemblent plus à celles des municipalités de banlieue. Pour la collecte des données, il a été plus facile de garder la CUM comme une unité. Les problèmes signalés dans la zone centrale ont trait à de nombreuses préoccupations importantes: le logement, le développement économique, le transport, les problèmes environnementaux et les problèmes de gestion de la croissance.

La ville de Montréal possède des services complets sur 80 p. 100 de son territoire. Il reste encore des superficies importantes d'anciennes zones industrielles pour le réaménagement du centre-ville. Dans ces zones, les services sont déjà installés. La ville se voit confrontée aujourd'hui au problème du réaménagement du terrain près du centre-ville tout en limitant les dépenses. Mais, il est difficile de savoir si les préférences en matière de résidences peuvent être réorientées de manière significative pour faire concurrence aux conditions de vie de la banlieue qui sont offertes à une certaine distance du centre-ville qui est tout de même relativement accessible.

Intergovernmental Committee on Urban
Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales CIRUR

Montréal est l'un des plus anciens centres urbains au pays. Dans le domaine du logement, une des questions majeures reste le pourcentage important d'appartements en mauvais état en raison du vieillissement des logements. Cela devient un défi réel lorsqu'il s'agit d'améliorer le profil de la ville pour en faire un lieu habitable et propice à la vie familiale. Il touche aussi à la concentration des questions sociales dans certaines régions, par exemple, faibles recettes et chômage élevé.

Pour ce qui est du transport, le manque de routes et d'autoroutes à grande circulation traversant la CUM constitue un problème de même que l'encombrement de la circulation en dépit d'un réseau de transport en commun relativement bien développé. Enfin, le mauvais état de nombreuses routes en raison des changements de température fréquents pose un problème considérable et constant d'entretien.

En termes de développement économique, la CUM est concernée par le volume et la diversité des activités économiques sur son territoire. La CUM possède toujours la plus

grande part des emplois dans la RMR et dans la région d'étude. Il y a aussi des problèmes concernant le développement socio-économique et la gestion des espaces verts. Question environnement, ce sont des problèmes de traitement des eaux, de gestion et de recyclage des déchets, d'enlèvement de la neige et de terrains industriels contaminés. Il est intéressant de souligner que, dans le questionnaire de l'enquête, les questions sur les coûts et l'installation de l'infrastructure n'ont fait l'objet d'aucun commentaire, même si on sait que ces questions sont importantes. Cependant, d'un point de vue plus global, elles sont secondaires aux questions concernant le maintien de la population et le développement économique.

La banlieue

Les municipalités de banlieue autour de Montréal couvrent un vaste territoire. Les questions et les problèmes signalés par les répondants de cette zone sont donc nombreux et variés. À commencer par la gestion de la croissance, les répondants de ces zones ont souvent parlé du déséquilibre entre le développement résidentiel d'une part et les développements commercial et industriel d'autre part. De plus, dans certaines municipalités, l'éparpillement de la population a créé des poches de terrains vacants non propices au développement résidentiel. Enfin, certaines municipalités se préoccupent de l'augmentation de la demande de services, et des considérations de coûts qui en découlent, comme l'augmentation des dépenses qui ne sont pas reliées à des projets spécifiques tels que les taxes scolaires et de transport. Elles se préoccupent aussi de la rentabilité des nouvelles infrastructures. Pour ce qui est du logement, les questions sont axées sur le déséquilibre entre les logements unifamiliaux et d'autres types de développement. Le coût du terrain, qui est perçu comme élevé, est l'une des questions importantes liées à l'accessibilité au logement.

Bien plus que dans la zone centrale, on a souligné les questions concernant le transport. Plusieurs répondants des municipalités ont exprimé des questions concernant les embouteillages quotidiens sur les ponts qui mènent aux îles. Ils se disaient également préoccupés du fonctionnement du transport au sein de leur municipalité, ainsi que du manque de nouvelles routes ou de transport en commun.

Du côté de l'environnement, des préoccupations majeures ont été exprimées concernant la gestion des déchets solides et le recyclage, ainsi que la conservation des zones boisées, des petites îles, des bords de rivière et des zones inondables.

Enfin, les questions liées aux ressources ont reçu beaucoup d'attention. La proportion croissante de personnes âgées dans les municipalités de banlieue a obligé de nombreuses municipalités et d'autres institutions locales à réviser leurs budgets en vue de mettre en place les services médicaux et sociaux appropriés. Les écoles et l'éducation sont aussi au premier plan parmi les questions importantes. Du côté de l'économie, aucun problème spécifique n'a été mentionné, à l'exception de ceux qui se rapportent au maintien de l'équilibre entre les développements résidentiel, commercial et industriel. Quelques préoccupations ont été exprimées concernant la perte de bonnes terres agricoles en raison d'une expansion démographique plus importante que prévue; cela n'était pas toutefois une préoccupation

majeure.

La frange périurbaine

Dans la frange périurbaine, y compris certains petits centres urbains, de nombreuses préoccupations ont été exprimées au sujet des questions de transport et d'environnement. Cependant, les problèmes mentionnés au sujet de l'infrastructure de transport étaient plus ponctuels que régionaux. Les problèmes avaient trait à des retards dans l'asphaltage des nouvelles rues, à des passages à niveau dangereux aux intersections avec des routes principales et à la circulation au centre-ville. Du côté de l'environnement, de nombreuses préoccupations ont été données concernant la protection des zones inondables, des rives, des zones boisées et la gestion et l'élimination des déchets. Un certain nombre de sujets d'intérêt local particuliers ont été mentionnés comme la construction d'une tour de télécommunication pour le réseau de téléphones cellulaires et l'installation d'un incinérateur de déchets solides.

Pour ce qui est de la gestion de la croissance, les problèmes mentionnés portaient sur le manque de planification stratégique à long terme, les problèmes causés par les terres qui ne conviennent pas au développement urbain et les zones déjà exploitées qui sont vulnérables en raison de systèmes d'eau et d'égout surchargés. Les répondants de la frange périurbaine s'inquiètent aussi de la rentabilité des nouveaux développements. Sur le plan économique, ils s'inquiètent d'anciens terrains industriels qui ne conviennent pas aux nouvelles industries de haute technologie. Les préoccupations touchant les conflits concernant l'agriculture semblent minimes, et, lorsqu'ils étaient mentionnés, ils avaient trait à des situations ponctuelles telles que la création d'un parc industriel.

Stratégies et politiques

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales CIRUR

La zone centrale

Un certain nombre de grandes stratégies ont été élaborées sur le territoire de la CUM. Au niveau municipal, l'un des événements les plus importants des dix dernières années a certainement été le nouveau plan d'urbanisme pour la Ville de Montréal. Ce plan était l'aboutissement de deux années de consultations publiques qui se sont déroulées dans chacun des quartiers de la ville. À une échelle plus régionale, depuis 1986 la CUM surveille la mise en oeuvre du plan directeur qui donne aux municipalités des lignes directrices dans le contexte du développement de l'île toute entière.

Une «Stratégie logements» a été créée pour faire face à des problèmes de logements dans la ville. Au lieu de faire porter ses efforts sur la construction de nouveaux appartements, la ville prévoit améliorer les conditions des unités déjà construites pour qu'elles atteignent des normes minimales. De gros efforts sont déployés dans le domaine du logement social. Du point de vue économique, il existe une Stratégie de développement économique pour la Ville de Montréal et pour la CUM, qui a pour objectif d'encourager la diversité économique et

de promouvoir la région sur le plan international en tant que lieu propice aux affaires.

Des améliorations importantes ont été faites pour le transport en commun: on a créé des voies réservées aux autobus pendant les heures de pointe; les questions de circulation et de compétition entre le transport public et le transport privé demeurent cependant une question majeure. La ville a aussi pris des mesures pour que les nids de poule dans les rues soient réparés plus rapidement au printemps.

La CUM a créé un réseau de parcs régionaux en vue de conserver au moins quelques arpents de terres boisées dans l'île. Enfin, les questions environnementales ont moins été traitées par des stratégies globales que par des interventions liées à des questions particulières. Par exemple, au cours des dix dernières années, la CUM a terminé la construction d'un système d'égouts qui encercle l'île de façon à ce que tous les égouts se déversent dans le système de traitement des eaux régional. Pour l'élimination des déchets solides, un Centre de tri et d'élimination des déchets a été construit et une stratégie des bacs verts a été mise en oeuvre pour le recyclage.

La banlieue

De nombreuses stratégies ont été mises en oeuvre par des municipalités de banlieue. Ces municipalités ont élaboré des stratégies de gestion de la croissance et des politiques de développement économique, de transport et de protection de l'environnement.

Pour ce qui est de la gestion de la croissance, les municipalités faisant l'objet de l'étude ont préparé des plans d'aménagement qui comprennent souvent des stratégies de rénovation urbaine, des stratégies d'expansion des logements pour maintenir leur part du marché, des politiques pour gérer les nouveaux logements dans des zones déjà en voie d'expansion et des stratégies pour augmenter la densité des zones bâties. Les questions concernant les coûts ont souvent été réglées par des stratégies de rentabilisation des projets, qui visaient notamment à faire prendre en charge les coûts de l'infrastructure par les promoteurs.

Dans le domaine commercial, des stratégies ont été élaborées pour concentrer le développement commercial dans certaines zones commerciales existantes, pour favoriser le développement d'industries de haute technologie et enfin, pour promouvoir les emplois locaux et pour créer une plus grande autonomie locale en réalisant un équilibre des emplois et de la main-d'oeuvre. Le domaine des transports est caractérisé surtout par des interventions locales plutôt que par des stratégies plus générales.

D'après l'enquête, les conflits avec l'agriculture semblent minimes. Cependant, on a observé que des efforts avaient été déployés pour harmoniser le développement urbain avec les activités agricoles. Parmi les interventions concernant l'environnement, on trouve la protection des zones inondables et des îles, et la création d'un guide urbain forestier sur les protection des arbres dans les zones urbaines.

La frange périurbaine

Les municipalités de la frange périurbaine de la région de Montréal ont activement élaboré des stratégies pour aborder les problèmes liés à la croissance. Bien qu'aucune mention n'ait été faite concernant les coûts, les loisirs et la gestion des ressources, de nombreuses stratégies ont été mises en oeuvre en rapport avec la gestion de la croissance, le logement, les activités économiques, le transport et l'environnement. Plusieurs municipalités ont fait des efforts pour combattre l'étalement urbain en augmentant la densité des zones résidentielles déjà aménagées, et en augmentant la densité dans les futurs projets de développement. De nombreux petits centres urbains suivent une stratégie de rénovation de leurs centres-villes pour y concentrer le développement urbain.

Du point de vue du logement, de nombreuses stratégies locales ont été élaborées. Celles-ci comprennent la prise en charge de toute nouvelle infrastructure par le promoteur, des subventions pour de nouvelles constructions, des exemptions de taxes pendant trois ans pour les nouveaux propriétaires de maisons qui arrivent dans la municipalité, et la coopération des promoteurs pour le marketing. Du point de vue économique, des efforts ont été faits pour développer un centre-ville commercialement fort afin d'encourager les gens à dépenser dans leur propre ville, pour diriger la croissance industrielle vers les axes de développement futur et pour orienter le développement commercial le long d'artères commerciales déjà existantes. Au sujet des transports, les efforts ont été plutôt axées sur des interventions locales que sur des stratégies globales. La plupart des commentaires concernaient la reconstruction des routes, l'amélioration de la sécurité routière et l'amélioration des échangeurs et des croisements.

Pour ce qui est de la base agricole, la stratégie la plus importante consiste à consolider les activités agricoles en empêchant l'utilisation non agricole de terrains agricoles, conformément à la Loi pour la protection du territoire agricole de la province. Enfin, les stratégies environnementales englobent l'interdiction de construire sur les rives du fleuve et les zones inondables, l'intégration des nouvelles constructions avec l'architecture existante et la consultation publique pour des nouveaux grands projets, ainsi que pour les études d'impact

Faits saillants de la région de Montréal

La zone centrale traitée dans cette étude est très étendue. Certaines questions importantes sont liées à la concurrence que les zones qui se trouvent à l'intérieur du centre-ville ont connue en raison de l'éparpillement de la population et des activités économiques vers la banlieue et au-delà. Dans ce contexte, les stratégies de développement économique sont de première importance. Un fait saillant particulièrement intéressant de la zone centrale de la région de Montréal, c'est le processus de consultation publique suivi pour l'élaboration du plan d'urbanisme de la ville. Quant aux municipalités des banlieues, la mise en place de stratégies s'est plutôt effectuée dans le cadre de la planification stratégique. C'est le cas en particulier pour Laval, une ville de plus de 300 000 habitants au nord de Montréal. Dans des

municipalités de la frange périurbaine, l'élaboration des politiques et des stratégies semble plus une réaction aux problèmes qu'un effort de planification stratégique à long terme pour remodeler les municipalités. Dans l'ensemble, l'analyse correspond aux nombreux commentaires qui ont été faits par le Groupe de travail sur Montréal et sa région (1993).

3.3.3 La région d'étude de Toronto

Cette région très urbanisée a connu une importante croissance de population sur une longue période et sur un territoire étendu (figures 2.8, 2.9 et 2.10). La majorité des 18 questionnaires qui nous ont été retournés de cette région, viennent de municipalités qui sont classées comme «banlieues». L'ensemble des questions et des problèmes signalés touchaient directement les modes de croissance urbaine. En fait, les problèmes et les préoccupations mentionnés par les répondants de la zone centrale et des municipalités de la frange périurbaine étaient relativement limités. Par contre, ces répondants ont relevé un nombre important de stratégies.

Questions et problèmes

La zone centrale

Deux catégories de problèmes ont été mentionnés le plus fréquemment dans la zone centrale: les problèmes de transport et les préoccupations concernant l'environnement. En terme de transports, les urbanistes ont parlé des embouteillages de plus en plus fréquents qui seraient liés à la rapidité du développement dans la région et du nombre toujours croissant de déplacements quotidiens à travers la zone centrale. Certaines préoccupations très spécifiques mais de grande importance sont aussi mentionnées, telles que les problèmes de circulation routière reliés à l'aéroport. Enfin, le transport entre les régions et l'expansion du système de transport en commun représentent toujours des préoccupations majeures.

Il a aussi été question de préoccupations en rapport avec l'environnement, par exemple la protection des vallées et l'aménagement des rives du lac Ontario. L'élimination et la gestion des déchets ont été signalées comme des préoccupations importantes.

Les urbanistes du centre-ville ont fait part de plusieurs autres problèmes. D'une part, certains problèmes touchent des types d'infrastructure qui ne suivent pas le rythme du développement, par exemple les écoles et la disponibilité des installations de loisirs. D'autre part, pour ce qui est des activités économiques, les urbanistes se disent préoccupés par la désindustrialisation de la région ainsi que par la mondialisation de l'économie, et par les conséquences de ces deux phénomènes sur le déséquilibre entre l'offre et la demande d'emplois. Enfin, les répondants de la zone centrale sont préoccupés de l'étendue de l'étalement urbain dans la région. Ils réalisent que la région est trop étendue et qu'il faudrait s'attaquer d'urgence à ce problème.

La banlieue

Le plus grand nombre de questions et de problèmes mentionnés dans l'enquête proviennent des municipalités de banlieue. Des questions de toutes sortes, à l'exception de la question des loisirs et des parcs, ont été relevées. Pour ce qui est des problèmes de gestion de la croissance urbaine, les urbanistes de ces régions se sont dits inquiets du taux rapide et de l'envergure de la croissance dans la région. Ils se préoccupent aussi de la modification du caractère de leur municipalité (qui passe du caractère rural à caractère banlieue, pour enfin passer à caractère urbain), de l'offre de terrains, de la répartition des densités de population dans leurs régions et des problèmes de densification et de réaménagement. Enfin, ils se préoccupent de conserver la beauté et la qualité de vie de leurs villes.

Du côté économique, on a signalé des problèmes et des questions liés aux coûts et à la mise en place de l'infrastructure, notamment la prestation des services récréatifs à l'avenir, le maintien des services publics et récréatifs, et les exigences à l'égard des services d'urbanisme et de développement. En ce qui concerne le développement économique, la plupart des questions mentionnées traitent du besoin d'aider la croissance industrielle et commerciale en attirant de nouvelles entreprises pour que le nombre d'emplois reste stable et même augmente dans la municipalité. D'autres préoccupations ont été exprimées concernant les besoins commerciaux et la situation des points de vente.

Les préoccupations concernant le logement touchaient surtout les besoins en logements à prix modéré et la diversification des types de logements. Quant aux transports, deux questions importantes ont été notées souvent: 1) l'encombrement croissant des routes et les problèmes liés à la circulation; 2) le besoin d'établir le transport en commun dans les régions où il n'y en a pas ou une meilleure utilisation de celui-ci lorsqu'il existe déjà.

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research

Trois autres grandes questions qui ont été mentionnées touchaient au conflit avec l'agriculture, à la disponibilité des ressources et à l'environnement. Les urbanistes des municipalités régionales ont fait part de leurs préoccupations concernant le contrôle des utilisations non agricoles du sol dans les zones agricoles. Les problèmes de ressources avaient surtout trait aux services éducatifs, aux écoles trop petites pour accommoder le nombre d'élèves et au manque de services communautaires. Enfin, les questions environnementales étaient axées sur la protection des zones boisées, des cours d'eau et des moraines et sur l'ensemble des impacts du développement urbain sur l'environnement.

La frange périurbaine

Peu de préoccupations ont été mentionnées par les municipalités de la frange périurbaine. Celles qui ont été notées portaient sur les questions de coûts et de transport.

Les urbanistes des municipalités de la frange ont souligné le manque de services ainsi que le temps et le coût nécessaires pour fournir de nouveaux services. Ils se sont plaints également de la détérioration du système routier et de la difficulté de garantir une

circulation efficace entre les régions. Les problèmes concernant la gestion des ressources portaient surtout sur l'approvisionnement en eau et l'accessibilité des services sociaux. Enfin, la protection de zones écologiquement fragiles devient une question majeure malgré le fait que ces municipalités sont situées dans la campagne.

Stratégies et politiques

En réponse aux différents problèmes mentionnés par les urbanistes de la région de Toronto, plusieurs stratégies et politiques ont été mises en place.

La zone centrale

Afin de faire face aux problèmes de la croissance urbaine, les zones centrales se sont surtout intéressées au développement des noyaux à une utilisation mixte le long du système de transport rapide. Les responsables fondent beaucoup d'espoir sur l'intensification résidentielle le long des routes principales, des rues principales et des noeuds de transit. Ces stratégies visent à augmenter l'efficacité du système de transport et à réduire l'étalement urbain. Pour ce qui est du logement, les urbanistes interrogés ont signalé l'accent mis sur le réaménagement résidentiel dans les zones centrales de façon à accroître les activités dans ces zones et de diminuer les déplacements quotidiens.

Pour faire face à ces problèmes économiques, les répondants de la zone centrale ont souligné l'importance de la conversion de terrains industriels à d'autres usages afin d'avoir des activités économiques plus diversifiées. Pour diminuer l'usage de la voiture, on a souligné les efforts visant à encourager une plus grande utilisation du système de transport en commun plutôt que la construction de nouvelles routes. Enfin, les questions de l'environnement sont abordées généralement dans le cadre de plans officiels. Par exemple, dans le Metro Toronto Official Plan, on souligne plus particulièrement l'aménagement des quais, la conservation des zones naturelles fragiles et la définition de zones qui bénéficient d'une politique particulière.

La banlieue

Pour les répondants de la région de Toronto, l'intensification du développement résidentiel est peut-être la remarque la plus importante qui ait été faite sur les stratégies qui touchent les problèmes de croissance urbaine de la région de Toronto. On a noté plusieurs stratégies. Certaines municipalités ont essayé d'exiger un développement contigu afin d'éviter des formes d'expansion inefficaces. D'autres ont encouragé le développement à utilisation mixte et un usage plus efficace des terrains situés le long des rues principales de façon à développer des zones commerciales artérielles. Quant aux considérations de coûts, une municipalité a mentionné une stratégie par étapes pour la construction de services pour les nouvelles zones de développement.

Concernant le logement, en accord avec les directives provinciales en vue de créer des

logements moins chers, les municipalités de banlieue semblent avoir décidé de faire plus d'efforts pour intégrer différents types de logements. De plus, une mention a été faite du développement résidentiel planifié grâce à des stratégies résidentielles par étapes plus cohérentes.

Concernant les problèmes économiques, certaines stratégies ont été orientées de manière à satisfaire les besoins commerciaux des municipalités. Plusieurs stratégies en étaient au stade de l'évaluation et de l'analyse, notamment une étude des besoins en matière de commerces de détail, une étude du corridor commercial au centre-ville, une étude de partenariat local au centre-ville et une stratégie de corridor commercial. Plusieurs municipalités ont élaboré des stratégies pour transférer des activités industrielles qui fonctionnent en ce moment dans des locaux désuets, alors que d'autres ont élaboré des stratégies de développement industriel. Enfin, une municipalité a éliminé une taxe de développement sur les terrains industriels de façon à encourager le développement industriel.

Pour ce qui est des problèmes concernant le territoire agricole, des stratégies ont été élaborées surtout pour faire face au phénomène de développement résidentiel rural. Par exemple, une municipalité a rapporté qu'elle limitait le développement résidentiel rural aux espaces disponibles à l'intérieur des zones de développement existantes. En outre, certaines municipalités ont décidé de concentrer le développement non agricole dans les centres urbains. Enfin, la plupart des plans communautaires officiels contiennent des politiques ou des stratégies visant à protéger le territoire agricole, ce qui reflète en partie des directives provinciales et en partie leurs propres stratégies. Enfin, les problèmes de l'environnement sont réglés au moyen de nombreuses stratégies de protection. Certaines municipalités ont fait des analyses détaillées de l'environnement de leurs collectivités; un urbaniste a signalé que les citoyens étaient de plus en plus sensibilisés aux problèmes d'environnement, ce qui a amené sa municipalité à élaborer une approche d'aménagement basée sur les principes des écosystèmes.

La frange périurbaine

Pour les municipalités de la frange périurbaine et les petites villes, les problèmes de gestion de la croissance urbaine sont traités au moyen de deux catégories de stratégies: 1) une augmentation des zones d'utilisation mixte dans les centres urbains afin de réaliser une croissance plus équilibrée; 2) le développement de cellules urbaines compactes pour accentuer une forme de développement nodale.

Concernant les autres stratégies mentionnées, une municipalité a décidé d'imposer un moratoire sur le développement résidentiel. Dans le domaine du transport, quelques municipalités ont mis l'accent sur le transport en commun. Quant à l'agriculture, il semble que la stratégie de croissance équilibrée dont il a été question plus haut ait stabilisé l'environnement agricole. Des études sur les eaux souterraines ont été faites pour évaluer la quantité des ressources en eau dans plusieurs municipalités. Pour terminer, la

sensibilisation à l'égard de l'environnement a donné lieu à des directives plus strictes sur l'impact du développement urbain sur l'environnement; on a fait mention de plusieurs politiques et stratégies qui ont été incorporées dans le plan officiel communautaire d'une municipalité.

Faits saillants de la région de Toronto

La zone centrale de cette importante région urbaine a connu les problèmes communs associés à la gestion d'un environnement urbain relativement dense, la concurrence créée par la croissance rapide des zones périphériques de banlieues et périurbaines, et le déclin de certains quartiers du centre-ville. D'un autre côté, les problèmes et les préoccupations et les stratégies associées qui ont été élaborées dans les municipalités de banlieue et périurbaines, mettent en évidence les conséquences locales directes de la croissance urbaine. Étant donné les liens étroits complexes qui s'étendent considérablement en dehors de la région définie pour cette étude, l'intégration et la coordination de la croissance et la mise en place de l'infrastructure entre de nombreuses municipalités puissantes et les municipalités régionales dans la région constituent un défi majeur. C'est un défi auquel le Office of the Greater Toronto Area essaye de répondre.

3.3.4 La région d'étude de Winnipeg

L'information obtenue par les enquêtes sur la région de Winnipeg est limitée. À cause de cela, le questionnaire de la Ville de Winnipeg et celui d'une des unités classées comme banlieue (Selkirk Planning District) ont été évalués ensemble. Cette décision se base en partie sur des renseignements reçus au cours d'entrevues avec des urbanistes principaux du ministère des Affaires urbaines. Alors que cette municipalité de «banlieue» a une densité qui, autrement, la classerait comme une municipalité périurbaine, nos discussions ont souligné qu'une partie de cette unité était vraiment considérée en tant que banlieue dans une région où les densités sont dans l'ensemble relativement faibles (figures 2.11, 2.12 et 1.13).

Questions et problèmes

La zone centrale - la banlieue

Les questions et les problèmes mentionnés dans ces zones sont d'une grande envergure. L'accent a surtout été mis sur des problèmes majeurs concernant toute la région.

Par rapport à la gestion de la croissance urbaine, un premier groupe de problématiques porte sur le centre-ville - le renouveau du centre commercial et résidentiel, et le déclin et l'étendue de la zone commerciale du centre-ville. Les activités commerciales sont dispersées. C'est le résultat du fusionnement de 13 municipalités au début des années 1970. Des considérations de coûts ont été mentionnées par rapport à la prestation et au

renouvellement de services déjà existants et au taux de taxes foncières. La situation fiscale, tout comme dans d'autres régions, fait partie d'un cercle vicieux causé par des augmentations de taxes suivies de la migration des gens vers les zones de banlieue et périurbaines où le terrain est moins cher et plus disponible. Les questions de logements font ressortir le stock vieillissant des habitations dans le centre-ville, encore un autre facteur qui pousse les gens vers les banlieues et au-delà.

Les questions de transport ont aussi été soulignées. Une partie de la question touche au manque de capacité du réseau routier en zone centrale et au fait que, dans les plus vieux quartiers, la circulation devient difficile. De plus, on a exprimé le besoin de remplacer et d'améliorer l'infrastructure des transports déjà en place. Winnipeg possède un réseau d'autobus très efficace et le taux d'utilisation en est relativement élevé; cependant, le plus grand problème est suscité par les personnes qui viennent des banlieues ou d'encore plus loin, qui garent leurs voitures dans les stationnements des centres commerciaux et qui ensuite prennent l'autobus vers le centre-ville. Ces personnes utilisent le système de transport en commun sans en payer les taxes.

Enfin, comme c'est le cas dans la plupart des zones centrales, des problèmes environnementaux ont été observés. La gestion et l'élimination des déchets sont des questions majeures; on a fait observé qu'il faudrait que toutes les municipalités travaillent ensemble pour résoudre ce problème. L'approvisionnement en eau est un autre problème majeur, et les réserves en aquifères sont plutôt basses. De plus, l'eau naturellement salée doit être filtrée, ce qui fait augmenter le prix de la distribution de l'eau dans chaque foyer.

La frange périurbaine

Dans cette région, les préoccupations portaient sur des questions de coûts, et sur les conflits liés à l'agriculture et à l'environnement. Les autres questions mentionnées comprenaient le potentiel de densification dans des petits centres urbains et la nécessité de construire de nouvelles routes pour les déplacements quotidiens entre résidence et emploi.

Les questions de coûts touchaient au volume croissant du développement résidentiel rural. Ces développements se basent sur le système de fosses septiques sur le terrain même, ce qui rendra plus difficile l'établissement d'une infrastructure collective plus rentable. Par ailleurs, le taux élevé de fosses septiques défectueuses est considéré comme une source de dégradation de la qualité de l'eau. Enfin, les personnes qui habitent des zones plus anciennes commencent à vouloir plus de services urbains; mais, un des répondants a laissé entendre que les coûts de tels services seraient prohibitifs.

Les conflits mentionnés concernant l'agriculture prennent plusieurs formes qui reflètent les tendances bien documentées dans les zones en voie d'urbanisation. Certaines municipalités ont connu des conflits entre les exploitations agricoles avec bétail et le développement résidentiel. Des urbanistes se préoccupent aussi de la consommation de terres agricoles de première qualité. Enfin, le conflit entre les collectivités agricoles et les résidents ruraux non

agricoles devient de plus en plus évident. Du côté de l'environnement, le mauvais fonctionnement des fosses septiques a causé des fuites amenant une contamination des eaux souterraines.

Stratégies et politiques

La zone centrale - la banlieue

Dans la zone centrale, les grandes questions ont été réglées au moyen de plusieurs stratégies majeures, chacune comprenant plusieurs sous-stratégies. À Winnipeg, les questions de gestion de la croissance urbaine sont traitées suivant deux grandes stratégies. Premièrement, la Winnipeg Core Area Initiative, qui a été élaborée pour aider la zone commerciale du centre-ville et le centre commercial à retrouver leur place dans le système urbain de Winnipeg. Deuxièmement, le Plan Winnipeg 2000, qui est un plan stratégique établi pour guider la ville vers le prochain millénaire.

Pour faire face aux questions de coûts, on a élaboré une stratégie appelée Reduced Capital Spending. Le but de celle-ci est de gérer le budget de la ville de telle façon que l'argent soit dépensé là où il faut et que les dépenses inutiles soient réduites. Pour le logement, le Neighbourhood Improvement Program entreprend de rendre le centre-ville plus vivable au moyen de sous-stratégies axées sur la rénovation des grandes infrastructures, la création de nouveaux espaces ouverts, la prestation de l'aide communautaire et l'accueil des nouveaux immigrants.

La frange périurbaine

Dans les municipalités périurbaines, des stratégies ont été mises au point dans trois domaines: la gestion de la croissance urbaine, l'agriculture et l'environnement. Dans ces trois domaines, on peut diviser les stratégies entre celles qui sont d'envergure générale et celles qui sont axées sur certaines questions plus particulières.

Pour ce qui est de la gestion de la croissance urbaine des petits centres urbains, certaines municipalités ont désigné des centres urbains de peuplement et déterminé les potentiels de densification. Pour les régions plus rurales, plusieurs critères ont été mentionnés pour le développement, y compris la création d'une politique provinciale pour l'utilisation du sol et la redivision des propriétés rurales existantes.

Du côté de l'agriculture, des efforts ont été faits pour protéger les terres agricoles. Par exemple, certaines municipalités ont désigné des zones spécifiques de développement non agricole et élaboré des politiques pour ces zones de développement résidentiel rural. Quant à l'environnement, les efforts ont été orientés vers les problèmes de la pollution de l'eau souterraine, la désignation de réserves fauniques, et l'élaboration d'une politique de conservation des sols.

Faits saillants de la région de Winnipeg

La zone centrale affiche plusieurs problèmes reliés à son centre commercial. L'inventaire des habitations vieillissantes et les taxes de plus en plus élevées sont aussi des préoccupations majeures. Dans la frange périurbaine, les préoccupations touchent à la protection du territoire agricole, la protection de l'environnement et toutes sortes de problèmes causés par le développement résidentiel en milieu rural. Bien que la ville de Winnipeg ait de loin le rôle le plus important dans la région au niveau municipal, il est nécessaire de coordonner les modes de croissance dans la région. Au moment où cette étude a été faite, le Ministère des affaires urbaines de la province était en train de coordonner une étude sur le développement futur de toute la région de Winnipeg, reconnaissant les liens étroits entre le développement de la zone centrale et celui de la frange périurbaine et des zones rurales.

3.3.5 La région d'étude de Calgary

D'après le questionnaire composé pour cette étude, il est difficile de faire la différence entre la zone centrale et les banlieues. Comme on l'a déjà mentionné, Calgary a adopté une formule unitaire d'administration de la région urbaine, en regroupant la zone centrale et les banlieues au début des années 1950. Depuis lors, la ville a réussi à garder des terrains disponibles pour 30 ans de développement urbain à l'intérieur des limites de la ville de manière que le développement des banlieues se fasse selon un plan systématique autour du centre-ville. En raison du nombre limité de questionnaires envoyés dans cette région et qui ont été renvoyés, cette analyse regroupe le centre-ville et les banlieues. Presque tous les renseignements de cette section proviennent du Calgary Regional Planning Commission (figures 2.14, 2.15 et 2.26).

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales CIRUR

Questions et problèmes

La zone centrale

Aucun problème majeur n'a été signalé au sujet des aspects physiques de la croissance (par exemple, la construction de routes, d'écoles, de zones commerciales et industrielles, l'ouverture de nouveaux développements aux endroits et au moment voulus (développement par étapes)). Il semble que cela soit relié au progrès, en matière de planification de la croissance urbaine, qu'a permis le fusionnement de la ville et de ses banlieues en une seule structure administrative.

La majorité des problèmes mis en évidence pour Calgary touchent aux coûts. Étant donné que la majorité du développement récent de Calgary était directement relié à l'industrie pétrolière des années 1970 et 1980, et étant donné que ce développement n'a pas connu un rythme constant au cours des années, les recettes fiscales de la municipalité ont été irrégulières. Ce phénomène a provoqué des craintes quant à la capacité de dépenser à long terme de la ville. De plus, la municipalité a investi un montant d'argent considérable pour

la préparation des Jeux olympiques d'hiver de 1988.

La ville doit maintenant faire face à un défi important d'endettement parce que les nouvelles autoroutes, le système de transport en commun et une part importante de l'infrastructure de la ville ont été développés en un laps de temps assez court. Les responsables de la ville sont conscients qu'ils doivent planifier soigneusement le financement des coûts d'entretien et des coûts de remplacement de toutes ces infrastructures. Ce qui rend la question du financement et de la fourniture de nouvelles infrastructures encore plus difficile à régler, c'est le manque de fonds venant de la province, à un moment où la ville est confrontée à des responsabilités de plus en plus lourdes (c'est un phénomène commun à la plupart des régions, mais il n'a été mentionné explicitement que par la région de Calgary). La ville s'est donc donné comme politique de «stopper l'endettement», et de faire en sorte que la municipalité ne dépense pas plus que ses recettes fiscales.

En termes de considérations économiques, la ville se préoccupe de l'activité économique et du fait que le nombre d'emplois n'augmente pas au même rythme que la population. Pour ce qui est du logement, les préoccupations majeures sont le déséquilibre entre le développement des logements unifamiliaux et de logements à plus forte densité. En ce qui concerne la ville, il semblerait que l'étendue de la ville - trop grande selon certains - commence à compromettre les chances de succès pour l'expansion des services. Un autre problème touche au financement des transports, dont une partie importante est financée par le gouvernement provincial (le système de transport en commun). Mais, étant donné que la croissance se fait surtout dans la banlieue et qu'elle entraîne un usage extensif de la voiture, il est de plus en plus difficile d'obtenir des subventions pour le transport en commun puisque, semble-t-il, on a surtout besoin de routes.

Par rapport au conflit d'utilisations du terrain, la ville préfère ne pas avoir de développement résidentiel rural qui s'étende dans les régions agricoles; si la ville annexe des terrains, elle préférerait avoir du terrain «intact» pour le développement urbain. Les responsables ne sont donc pas particulièrement inquiets pour la viabilité des activités agricoles près de la ville. Enfin, la ville se préoccupe de plusieurs problèmes liés à l'environnement. On sait que les pentes abruptes, les vallées des cours d'eau et les espaces ouverts doivent être protégés. On est conscient du conflit entre l'utilisation résidentielle et l'utilisation industrielle dans la planification du développement urbain, ainsi que des problèmes que cause le bruit de l'aéroport pour les développements des banlieues proches. Enfin, en raison de l'utilisation intense de l'automobile, la qualité de l'air est aussi une préoccupation.

La frange périurbaine

Du point de vue de la Calgary Regional Planning Commission, les municipalités de la frange périurbaine se préoccupent de maintenir leur part de croissance. Elles réagissent au besoin de certaines familles qui désirent élever leurs enfants dans un environnement rural. Plus récemment, on a pris conscience de la fragmentation de la croissance urbaine et du besoin d'orienter la croissance résidentielle de façon à ce qu'elle respecte les conditions

environnementales, agricoles, sociales et économiques d'une municipalité rurale viable.

L'organisation régionale responsable de la planification rurale autour de la ville est la Calgary Regional Planning Commission. Ces dernières années, elle a concentré ses efforts sur la définition des corridors de croissance urbaine et sur la détermination et l'encouragement des cellules logiques de développement. La Commission a aussi participé à des négociations avec la ville de Calgary, et s'est occupée de questions qui touchent au développement résidentiel rural à «saute-mouton» de la région, comme l'approvisionnement en eau.

De façon plus spécifique, des municipalités rurales ont fait part de leurs préoccupations concernant l'intensification de la circulation lorsque s'ouvrent de nouvelles zones résidentielles, et le coût des installations de traitement des eaux usées et des autres infrastructures nécessaires. Évidemment, les préoccupations liées à l'agriculture seront plus importantes dans la frange périurbaine que dans la zone centrale. Au cours de la dernière décennie, une superficie importante de bonne terre agricole a été convertie à des fins de constructions résidentielles, et il y a eu un nombre croissant d'utilisations «urbaines» qui se sont établies dans des régions rurales, causant des perturbations. Les municipalités rurales et les petites villes sont conscientes de ce qu'elles doivent prendre soin de l'environnement si elles veulent continuer à attirer de nouvelles familles. On est en train de faire des efforts dans cette voie de façon à minimiser les effets de l'urbanisation sur les régions écologiquement fragiles.

Stratégies et politiques

La zone centrale

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research

La ville de Calgary est une ville bien planifiée qui a entrepris des stratégies bien élaborées à la suite d'une analyse approfondie des questions. Cinq grandes stratégies ont été élaborées, chacune traitant d'un sous-ensemble de questions liées à la croissance urbaine.

La stratégie de gestion de la croissance à long terme est motivée par une vision de ce que sera Calgary en l'an 2020, dans laquelle on trouve des orientations-clés concernant le logement et l'économie locale. On compte réviser cette stratégie tous les cinq ans. À cause de l'environnement changeant dans lequel nous nous trouvons, la stratégie de gestion de la croissance à court terme est révisée *chaque année pendant cinq ans*. Cela aide la ville à préparer son budget pour l'année suivante. Mais surtout, elle donne une analyse détaillée et à jour des dynamiques de la croissance urbaine, ce qui fournit un schéma permettant d'évaluer les mérites des demandes individuelles pour l'extension de services non prévus au budget dans des banlieues.

En termes de besoins futurs en terrains, deux stratégies ont été créées. La stratégie d'annexion (Annexation Strategy) est une stratégie d'ensemble fondée sur le maintien de 30 années d'offre de terrains pour le développement. Cette stratégie est révisée chaque année

à l'issue d'un processus de consultation. On fait surtout attention aux effets de l'annexion sur les résidents et les entreprises annexés, sur les terrains agricoles annexés et les taux de taxation, et aux impacts financiers sur le système scolaire. Il y a aussi une stratégie de négociation sur la frange périurbaine (Urban Fringe Negotiation), qui aide à guider la ville dans ses négociations au sujet de la frange périurbaine avec les municipalités rurales avoisinantes.

Enfin, la stratégie des dépenses majeures (Capital Spending Strategy) de dix ans englobe tout ce que touche le financement, la prestation des services et la création des infrastructures. Cette stratégie contient une série de stratégies et de propositions pour diminuer les dépenses majeures:

- Initiatives afin de réduire l'endettement.
- Méthodes de partage des coûts pour les dépenses reliées à la croissance.
- Rationalisation de l'ensemble des services offerts.
- Réévaluation de la formule «qui paye pour quoi».
- Amélioration de la gestion pour l'entretien et l'actualisation de l'infrastructure.
- Encouragement des changements aux programmes provinciaux de financement.

Comme point final sur les questions financières, on pense que la politique de réduction de l'endettement devrait aider la ville à gérer ses ressources financières de façon efficace en diminuant le rôle du financement de la dette. Les urbanistes ont un avis partagé sur cette question. Par exemple, il y a ceux qui considèrent que ce genre de politique est adapté à une ville sans croissance mais non pas pour un centre urbain qui grandit relativement vite comme Calgary.

La plupart des questions en rapport avec le logement sont traitées dans la stratégie de la croissance à court terme (Short-Term Growth Management Strategy), qui indique l'orientation à donner à la croissance en analysant la disponibilité des terrains dans chaque secteur de la ville, l'augmentation prévue de la population ainsi que les besoins futurs en logements. La ville travaille également à la promotion de la densification et du réaménagement des plus anciens quartiers afin de renforcer leur compétitivité vis-à-vis des banlieues comme lieu de résidence.

Le service d'urbanisme de la ville est aussi en train de faire face à un problème concernant la mise en place et le coût des nouveaux services. On considère qu'il y a trois possibilités: 1) orienter la croissance vers les zones où les services existent déjà au lieu de créer de nouvelles banlieues; 2) modifier les services offerts en abaissant la qualité et la quantité d'infrastructures; 3) faire absorber une plus grande partie des coûts par les promoteurs, et donc, par les acheteurs de maisons. Le jugement n'a pas encore été rendu.

Concernant les questions de transport, un nouveau plan de transport était en cours en 1992. Ce nouveau plan sera axé sur un système de transport de commun plutôt que sur l'encouragement de la construction de nouvelles routes. On étudie également la possibilité

de faire absorber par les promoteurs les coûts des nouvelles infrastructures de transport ou simplement de diminuer le niveau des services.

La frange périurbaine

La mise en oeuvre de stratégies de croissance urbaine par les municipalités rurales et les petites villes de la frange périurbaine peut être interprétée comme une réaction aux problèmes plutôt que comme une planification à long terme. Cependant certaines stratégies ont été élaborées en vue d'orienter la croissance dans les directions «appropriées». En ce qui concerne les taux de croissance, certaines municipalités ont essayé de les diminuer en raison des difficultés rencontrées pour financer l'infrastructure nécessaire alors que d'autres ont essayé d'augmenter leur taux de croissance pour payer les nouvelles infrastructures!

Des municipalités rurales et de petites villes rurales près de Calgary commencent à faire face aux problèmes de la frange périurbaine. La Calgary Regional Planning Commission encourage une séparation distincte entre les éléments ruraux et les éléments urbains. En dehors des régions urbaines, où l'agriculture et l'exploitation des ressources naturelles dominent, la philosophie fondamentale est de minimiser l'intrusion de formes urbaines de développement. Cela rejoint les préoccupations de la ville de Calgary qui souhaite garder des terres agricoles autour de sa périphérie en vue d'une future expansion urbaine, plutôt que d'avoir des développements résidentiels ruraux dispersés dans ces zones.

Sur le plan économique, une petite ville a mentionné explicitement la stratégie qu'elle a élaborée pour renforcer sa zone commerciale du centre-ville, avec l'intention de se donner plus d'emplois et d'encourager les gens à dépenser plus dans la collectivité; également dans le but de se donner une certaine autonomie. En même temps, cependant, il a fallu s'occuper de problèmes de transport, notamment de l'encombrement de la circulation dû aux déplacements quotidiens des travailleurs vers Calgary qui, paradoxalement, nécessite la construction de nouvelles routes de raccordement.

Il n'est pas surprenant que plus d'efforts aient été faits, dans la frange périurbaine, en matière d'élaboration de politiques concernant les questions environnementales et agricoles. En particulier, on a essayé de contrôler le développement des activités urbaines dans les zones rurales et les zones fragiles sur le plan environnemental.

Faits saillants de la région de Calgary

La zone centrale et les banlieues font partie de la même unité municipale, ce qui donne au développement de la ville sa structure ordonnée. La plupart des problèmes perçus, qui sont liés à la croissance de la ville, sont d'ordre financier et de gestion. Pour y faire face, la ville a lancé plusieurs grandes stratégies pour la gestion à long et à court termes de la croissance urbaine.

La frange périurbaine représente une portion relativement petite de la croissance absolue

de la région, bien que plusieurs secteurs aient connu des taux de croissance élevés. Il semble que les municipalités rurales et les petites villes, dans l'ensemble, n'ont pas adopté des plans de planification à long terme, mais favorisent une planification annuelle. Dans la mesure où des politiques peuvent être désignées comme à long terme, elles ont trait à l'agriculture et à l'environnement.

3.3.6 La région d'étude de Vancouver

Au cours de la dernière décennie, la région d'étude de Vancouver a connu un taux de croissance urbaine phénoménal (figures 2.17, 2.18 et 2.19). Cette croissance a engendré, chez les urbanistes de cette région, un grand nombre de problèmes et de préoccupations dont beaucoup se retrouvent dans les réponses à l'enquête. En réponse à ces questions, on a mis sur pied une profusion de politiques et de stratégies.

Questions et problèmes

La zone centrale

La zone centrale est représentée par la ville de Vancouver. Les problèmes et les préoccupations qui l'intéressent sont évidents. Par rapport à la gestion et aux coûts de la croissance urbaine, les questions de densification et de réaménagement sont en première place. La raison principale de l'augmentation de densité de l'habitat urbain est reliée au manque de terrains. Il a aussi été question des anciens quais industriels et de leur transformation pour d'autres usages. Enfin, le taux de taxes extrêmement élevé et les coûts d'entretien des services sont également préoccupants. Une des grandes priorités de la zone centrale est liée à la question du logement à prix modéré, car le coût du logement a considérablement augmenté depuis dix ans. D'autres préoccupations dans ce domaine touchent à la protection du caractère des quartiers et à un inventaire adéquat de logements pour personnes du troisième âge.

Sur le plan économique, le seul sujet mentionné a été le déséquilibre entre les possibilités d'emplois et le nombre de résidents de la zone centrale. Tout simplement, il n'y a pas assez de gens qui habitent la ville par rapport au nombre de personnes qui y travaillent. Ce phénomène est au coeur des questions de transport, qui elles-mêmes sont reliées à l'usage fréquent de l'automobile, même si le système de transport en commun fonctionne bien.

La question la plus importante concernant les loisirs est liée à la qualité des parcs. Le terrain ainsi que sa conversion en parcs ou espaces ouverts coûtent très cher. Cependant, à cause de la demande croissante pour de tels espaces, il faudra se pencher sur la question un jour ou l'autre.

Enfin, les questions concernant l'environnement sont nombreuses. La ville s'inquiète de la qualité de l'air en raison du nombre de voitures, et de l'inversion et de la stagnation de l'air

qu'entraîne la présence des Rocheuses. Il a aussi été question des problèmes de protection des arbres, des ruisseaux et des terrains en bordure de l'eau.

La banlieue

Si nous regardons seulement les densités, la distinction entre la zone centrale et les banlieues est évidente. Dépassant 4 000 personnes par km^2 dans la zone centrale, les densités diminuent rapidement (figure 2.17). Cependant, les différences sont moins évidentes lorsqu'on regarde le paysage urbain. Conformément avec la stratégie des centres-villes régionaux (Regional Town Centre) de la dernière décennie, la région de Vancouver a développé plusieurs centres urbains secondaires avec de petits gratte-ciel et tous les services nécessaires à la vie de banlieue. On peut s'attendre donc à ce que certains problèmes concernant les banlieues dans la région de Vancouver soit à peu près semblables à ceux de la zone centrale.

En raison du manque de terrain et du coût du logement dans la zone centrale, les banlieues ont connu un accroissement important de développements à logements unifamiliaux au cours de la dernière décennie. Les municipalités de banlieue se préoccupent donc maintenant d'obtenir un meilleur équilibre entre les développements résidentiels, commerciaux et industriels, ainsi que de protéger et de conserver l'environnement. Ces municipalités subissent aussi des pressions croissantes pour améliorer et augmenter les équipements et les services sociaux. Quant aux coûts, les banlieues se préoccupent de leurs taux de taxation qui commencent à ressembler à ceux de la zone centrale. Les problèmes signalés en rapport avec les coûts touchent à la capacité des écoles, aux parcs, aux programmes de sécurité publique et aux loisirs.

Les résidents des banlieues ont plutôt tendance à vouloir conserver le caractère de quartier de leur ville. Ainsi, ils réagissent souvent de façon très virulente contre le développement de zones à plus forte densité. En ce qui a trait au logement encore, on s'inquiète des pressions faites pour exploiter des terrains accidentés ou en pente aux fins de développement résidentiel unifamilial; on s'inquiète également des logements sociaux et du prix des logements. Du point de vue économique, on a noté une préoccupation pour renforcer la viabilité du centre-ville d'un centre urbain régional en tant que centre commercial.

Il se peut que la question la plus importante pour les municipalités de banlieue concerne les transports. Il y a de gros problèmes d'encombrement dans toute la région en raison des déplacements quotidiens. On s'inquiète de l'impact de la circulation intense sur la survie des municipalités de banlieue, et pour le souligner, des répondants ont indiqué que les résidents des quartiers de banlieues réclament fréquemment que la circulation soit déviée de manière à contourner leur quartier. De ce fait, pour ce qui est de gérer le flux des déplacements quotidiens, le défi en termes d'urbanisation est énorme. Enfin, certaines municipalités souhaitent avoir un meilleur accès aux autres zones de la région et plus de places de stationnement dans leur centre-ville.

Peu de commentaires ont été reçus concernant les pressions sur le territoire agricole. Il y a quelques conflits avec les utilisations de terres non agricoles mais la loi sur la protection du territoire agricole en Colombie-Britannique semble être bien établie. Par ailleurs, il semble y avoir un besoin de préserver le patrimoine et les espaces ouverts. Dans le domaine des ressources humaines, les urbanistes se préoccupent de la planification sociale, de la participation active de la population, du multiculturalisme et du caractère changeant de la région. Enfin, les questions environnementales sont très importantes. La préservation et la conservation des zones inondables, des zones boisées et des bords de l'eau sont des questions très importantes. Les urbanistes ont fait part de leurs préoccupations à l'égard du recyclage, de la qualité de l'air et de la contamination du sol des anciens sites industriels.

La frange périurbaine

La distinction entre les municipalités de banlieue et les villes de la frange périurbaine est encore moins évidente qu'entre la zone centrale et les banlieues. Beaucoup de villes de la frange périurbaine ont même des taux de croissance encore plus élevés que les municipalités de banlieue. Cependant, la densité d'une municipalité-type de la zone périurbaine est généralement d'environ 200 personnes par km^2. Dans ces zones périurbaines, la préoccupation majeure était d'avoir une croissance équilibrée, par exemple, ne pas planifier seulement le développement de logements unifamiliaux. Donc, les répondants de plusieurs villes et municipalités rurales ont montré que celles-ci étaient concernées par la densification et le réaménagement, et par la gestion de la croissance à long terme.

En raison du prix relativement bas du terrain, ces municipalités en zone rurale ont vu une augmentation considérable de leur marché de maisons unifamiliales. Cette augmentation a créé des tensions sur l'infrastructure déjà en place. La prestation des services publics et récréatifs qui ne suivent pas le rythme de croissance démographique cause un autre problème. Il y a aussi des problèmes avec l'entretien de l'infrastructure en place. Par rapport au logement, certaines municipalités s'inquiètent du taux rapide de croissance des développements de maisons unifamiliales, alors qu'une autre mentionnait le potentiel de développement limité pour les lots de maisons unifamiliales dans la municipalité. Sur le plan économique, le fait que les consommateurs dépensent à l'extérieur en raison du manque de croissance du secteur commercial préoccupe certains, ainsi que la difficulté de créer une base d'emploi adéquate pour la population résidente.

Malgré ces commentaires, les deux plus importantes questions sont liées au transport et à l'environnement. En raison des demandes pour satisfaire les travailleurs qui se déplacent et pour régler les problèmes d'encombrement, on signale un besoin croissant de nouvelles structures de transport. Plusieurs répondants ont mis l'accent sur le système de transport en commun qui commence à atteindre les municipalités de la frange périurbaine. On a mentionné qu'il faudra beaucoup d'efforts pour encourager l'utilisation accrue du système de transport en commun.

Le besoin de protéger l'environnement devient de plus en plus évident, par exemple, on se

préoccupe beaucoup de la vaporisation de fertilisants et de pesticides sur les terrains de golf et des répercussions que cela entraîne sur les banlieues résidentielles avoisinantes. La qualité de vie a été désignée comme une préoccupation majeure ainsi que la protection des zones inondables, des cours d'eau et des rives.

D'autres questions signalées ont trait à la demande croissante de services et de programmes de loisirs, et à la protection des espaces verts. Mis à part trois propositions concernant des terrains de golf, il est peu question de conflits avec l'agriculture. Pour ce qui est des ressources humaines, certaines municipalités ont connu des difficultés à propos du système scolaire et d'autres, à propos des services sociaux.

Stratégies et politiques

La zone centrale

Dans la ville de Vancouver, un document de politique de grande importance a été élaboré sur chacun des nombreux aspects de la croissance urbaine. Chaque document essaye de prévoir les changements, définit plusieurs scénarios et recommande les mesures qui s'imposent. Par rapport à la gestion de la croissance urbaine, il existe un programme de développement des terres, une stratégie concernant l'efficacité des services et du développement, un plan communautaire officiel et un plan de la zone centrale pour le centre-ville. Dans ces plans, il y a plusieurs stratégies qui devraient permettre de faire face à la croissance urbaine et aux coûts de services et d'infrastructure.

En ce qui a trait au logement, il existe un document sur la politique en matière de logements concernant la localisation et les types de nouveaux développements ainsi qu'un document sur la politique en matière de logement à prix abordable. De grands efforts ont été déployés pour aider les entreprises dans la zone centrale. Du point de vue commercial, il existe une politique commerciale (Retail Policy). Du point de vue des affaires, il existe une politique concernant les bureaux (Office Policy) et une autre pour les services d'aide à l'entreprise (Business Support Services Policy). Des stratégies sur la question du transport ont été élaborées à plusieurs niveaux. Pour appuyer l'organisation du système de transport en commun, une interdiction temporaire a été décrétée sur la construction routière dans certaines parties de la zone centrale. Un plan du réseau des transports (Transportation Network Plan) a été dressé.

Enfin, plusieurs stratégies ont été élaborées en matière de parcs et d'environnement. Plusieurs terrains inoccupés ont été transformés en parcs plutôt qu'en projet résidentiel à faible densité. Il y a aussi une protection des rives, des ruisseaux et des arbres. La politique concernant l'environnement résidentiel (Livability Policy) a été élaborée pour gérer la croissance de façon à ce que les sites et les caractéristiques environnementales exceptionnels de Vancouver puissent être conservés. Et enfin, le document *The Clouds of Change* a aidé à définir les problèmes les plus importants en matière de pollution de l'air, et présente plusieurs recommandations concernant le contrôle de la qualité de l'air.

La banlieue

Les stratégies élaborées par les municipalités de banlieue ont été divisées en quatre grandes questions: la gestion de la croissance urbaine, le logement, le transport et l'environnement. Pour ce qui est de la gestion de la croissance urbaine, ces problèmes ont été abordés dans plusieurs documents et stratégies, notamment les plans communautaires officiels de quartier (Neighbourhood Official Community Plans), les plans communautaires officiels du centre-ville (Downtown Official Community Plan) et les stratégies de gestion de la croissance (Growth Management Strategies). Du point de vue du logement, certaines municipalités ont encouragé la densification et le réaménagement des vieux quartiers à l'aide de projets de logements multifamiliaux ou de la mise en disponibilité de terrains en vue de nouveaux développements.

Les stratégies de transport portent beaucoup d'attention au caractère de chaque quartier. On en trouve des exemples dans les plans de circulation des quartiers (Neighbourhood Traffic Plans), qui essaient de protéger le développement résidentiel de l'encombrement de la circulation lorsque les gens qui tentent de prendre des raccourcis en empruntant les rues des quartiers. Enfin, la conservation de l'environnement est une préoccupation majeure. Des stratégies ont été créées pour la protection des arbres des propriétés privées ainsi que pour la protection des ruisseaux, de la faune et des rives.

Peu de problèmes ont été notés concernant le territoire agricole; donc, peu de stratégies de protection agricole ont été mentionnées. En ce qui a trait à l'économie, les municipalités de banlieue essaient de promouvoir leur ville pour y attirer les entreprises commerciales. Une stratégie en particulier a été mentionnée, celle de la conservation des zones naturelles sensibles de façon à créer une ceinture verte. Enfin, aucune stratégie n'a été mentionnée concernant les questions de coûts et les problèmes de loisirs.

ICURR Institute of Urban and Regional Research
Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales CIRUR

La frange périurbaine

Bien que les municipalités de la frange périurbaine aient fait part de plusieurs problèmes, peu de détails ont été donnés concernant la création de stratégies.

Tout comme les autres municipalités, celles de la frange périurbaine ont développé des plans communautaires officiels (Official Community Plans) pour leurs centres urbains et des plans communautaires secondaires (Secondary Community Plans). Des plans ruraux (Rural Plans) ont été créés pour les cantons. Des stratégies de développement économique et des stratégies de revitalisation économique du centre-ville ont été mises en place (Downtown Economic Revitalization Strategies). Le changement de désignation du terrain industriel situé en bordure de rivière est une autre stratégie économique.

En ce qui a trait au logement, des efforts ont été faits pour accroître le nombre de logements multifamiliaux. Le transport a aussi fait l'objet d'une stratégie de développement. Les politiques de transport encouragent fréquemment l'utilisation du transport en commun.

Diverses stratégies ont été mises en oeuvre pour protéger l'environnement et pour limiter le développement de certains terrains tels que les terrains d'utilisation dangereuse et les zones inondables. Un programme de surveillance (Monitoring Program) mentionné par une municipalité est une stratégie intéressante qui vise à contrôler la pulvérisation d'engrais et de pesticides sur un terrain de golf, afin de protéger les quartiers résidentiels voisins. Un répondant a aussi mentionné une stratégie d'acquisition de terrains pour un parc (Park Acquisition Strategy). Enfin, il semble que les municipalités de la frange périurbaine ont déjà intégré la protection du territoire agricole; aucune mesure importante n'a donc été prise sur ce plan: évidemment, cela est compréhensible étant donné l'existence de la Agricultural Land Reserve Law de la Colombie-Britannique.

Faits saillants de la région de Vancouver

La zone centrale a une très forte densité. La ville est active dans le domaine de la gestion de la croissance urbaine parce que la question du maintien de la qualité de ses services et celle de sa part de population de la région sont des questions préoccupantes. Les municipalités de banlieue ont aussi élaboré de nombreuses stratégies, mais plutôt pour réagir à l'expansion que pour la planifier et l'orienter. Les municipalités de la frange périurbaine ont des préoccupations nombreuses et variées, mais il ne semble pas que l'on ait élaboré de grande politique à cet égard. Le Greater Vancouver Regional District), qui englobe la majorité de la région définie pour cette étude, a joué un important rôle d'intégration dans la région.

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales CIRUR

SYNTHÈSE DES PRÉOCCUPATIONS ET DES STRATÉGIES

Les répondants ont mentionné des problèmes très divers dans les six régions. Dans la présente section, on résume les résultats des études de cas. Premièrement, des remarques générales sont faites sur l'ensemble des résultats des six régions d'étude. Deuxièmement, on résume les préoccupations et les stratégies en faisant la distinction entre la zone centrale, les banlieues et les municipalités de la frange périurbaine. Troisièmement, on examine les résultats dans le contexte de la région urbaine dans son ensemble, pour ensuite tirer des conclusions par rapport à la gestion de la croissance urbaine.

4.1 LES FORMES GÉNÉRALES

Dans l'ensemble, les problèmes et les préoccupations concernant le transport et l'environnement sont les plus fréquemment mentionnés. Le grand intérêt que suscitent les questions liées au transport reflète les tensions continues associées au phénomène du développement à l'intérieur des systèmes urbains régionaux qui sont relativement complexes, en raison de la distance à parcourir entre le lieu de travail et le lieu de résidence et, dans les régions les plus urbanisées, en raison d'une structure de déplacements quotidiens complexes. L'importance accordée aux questions de l'environnement est sans aucun doute attribuable au haut niveau de sensibilisation à l'environnement ainsi qu'aux tensions causées par notre système de peuplement en constante évolution.

Les problèmes concernant l'agriculture ont été rapportés d'une façon beaucoup moins systématique. Cela reflète des différences importantes entre les six régions d'étude en ce qui concerne les ressources agricoles à l'étude, le fait que l'activité agricole dans chaque système régional urbain n'est importante que dans une partie du système (la frange périurbaine, et d'une façon moins considérable, les banlieues) et l'existence de programmes provinciaux de protection dans certaines provinces, surtout au Québec, en Colombie-Britannique et, d'une façon moins considérable, en Ontario.

Dans l'ensemble, les questions relatives aux coûts et aux services étaient au premier rang des préoccupations liées à la gestion de la croissance urbaine; ces préoccupations comprenaient, notamment, les dépenses en capital engagées pour la mise en place de l'infrastructure, l'impact sur les taxes locales et l'établissement d'une infrastructure suffisante.

La façon dont les urbanistes perçoivent les questions diffère suivant les régions. Certaines différences reflètent les environnements physiques variés du système urbain régional. On n'a, d'ailleurs, qu'à comparer le site géographique resserré de la région de Vancouver et les sites géographiques de Calgary et de Winnipeg. D'autres différences portent aussi sur la variété des structures politiques. Par exemple, la région d'étude de Calgary, avec sa structure politique relativement simple, présente un contraste frappant avec les régions d'étude de Vancouver, Toronto, Montréal, et même de Halifax.

4.2 PRÉOCCUPATIONS ET STRATÉGIES DANS LA ZONE CENTRALE, LES BANLIEUES ET LA FRANGE PÉRIURBAINE

Les régions urbaines sont des systèmes socio-économiques fonctionnels relativement complexes, dans lesquels les régions urbaines à forte densité de population sont reliées aux petites villes et aux régions rurales qui les entourent au moyen d'une structure de déplacements quotidiens des travailleurs et de la circulation de l'information, des marchandises et des services. Elles englobent donc des situations géographiques extrêmement différentes en ce qui a trait aux conditions de vie, à la structure économique et aux pressions des changements. Il n'est donc pas surprenant qu'il y ait des différences dans les préoccupations, les politiques et les stratégies entre les situations en zone centrale, en banlieue et en zone périurbaine. Ces différences respectives sont résumées aux tableaux 4.1, 4.2 et 4.3. Évidemment, on n'y trouve pas toutes les préoccupations ou toutes les stratégies relatives à chaque région ou à chaque situation. Cependant, les tableaux permettent de comparer l'ensemble des expériences des six régions d'étude choisies et d'autres régions.

Pour les zones centrales, les problèmes soulevés (tableau 4.1) montrent la position de ces zones dans les systèmes régionaux en évolution. Les zones centrales demeurent au centre des déplacements quotidiens au travail, c'est pourquoi les questions de transport y sont souvent mentionnées. Ces problèmes sont souvent aggravés là où on est en présence de sites géographiques resserrés, ou encore là où l'accès est difficile, par exemple Vancouver, Montréal et Halifax. D'autres problèmes traduisent la difficulté de gérer un environnement urbain relativement dense (par exemple, les questions environnementales liées à la gestion des déchets et à la protection des zones écologiquement fragiles), et de fournir à la population l'infrastructure voulue (par exemple, l'accès aux espaces ouverts).

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research

Curieusement, d'autres questions portent sur: 1) le nouveau rôle des zones centrales, le centre-ville notamment, par rapport à d'autres noyaux du système urbain régional, à la fois comme lieu d'habitation et comme lieu de travail; 2) le fait que de nombreuses zones centrales possèdent une importante infrastructure qui dessert bien plus que leur propre population, créant ainsi des inégalités dans la répartition du fardeau fiscal par rapport aux avantages reçus. Diverses infrastructures culturelles, telles que des musées, des théâtres et des installations sportives comme le Stade olympique de Montréal, en sont de bons exemples. Le développement de noyaux d'activité économique dans les municipalités de banlieue et au-delà cause, pour certaines zones centrales, particulièrement celles de Toronto et de Montréal, des difficultés comme des problèmes sociaux liés au chômage et au déséquilibre entre la main-d'oeuvre disponible et la demande (voir Bryant, 1986).

Les stratégies s'alignent sur ces divers problèmes et existent à la fois par rapport à l'utilisation d'outils traditionnels d'aménagement urbain, tels que le zonage, *et* par rapport aux stratégies de promotion des zones centrales dont la portée est plus étendue. Dans l'ensemble, la plupart des zones centrales se caractérisent tant par l'élaboration de grandes politique générales que par l'élaboration de stratégies spécifiques dans le contexte d'une planification

Tableau 4.1
Synthèse finale des préoccupations et des stratégies : zones centrales

Thème	Préoccupations principales	Stratégies principales mises en place
Gestion de la croissance urbaine	Densification et redéveloppement Déclin de la zone centrale Marketing de la zone centrale comme lieu de résidence familiale Revitalisation du centre-ville Redéveloppement de vieux quartiers	Initiative de la zone centrale, plan du centre-ville Stratégie de «contrôle de l'étalement» Plan officiel Stratégie de gestion à long terme
Questions de coûts et d' infrastructure	Rénovation et maintien des services existants Coût et prestation de nouveaux services Taux d'imposition élevés	Cadre de dépenses en capital à long terme Moratoire sur des nouvelles dettes
Logement	Logement abordable Vieillissement de l'inventaire de logements/conditions insalubres des logements	Accent sur le développement résidentiel en zones centrales Stratégies d'amélioration des quartiers Politique de logement abordable
Économie	Besoin de maintenir un niveau élevé d'emplois et d'investissement au centre-ville	Politique d'appui aux entreprises Politique relative aux bureaux Stratégie de développement économique
Transports	Circulation de trafic difficile Sous-utilisation des transports en commun Maintien de l'infrastructure	Plan de transports Accent sur les transports en commun Interventions locales pour améliorer la circulation routière
Loisirs et parcs	Manque de parcs et d'espaces ouverts Acquisition et gestion des installations récréatives	Développement de parcs sur des terrains vacants au lieu d'autres utilisations Création d'un réseau de parcs régional Ceinture de verdure
Conflit avec l'agriculture		
Ressources	Planification sociale Qualité et disponibilité de l'eau	
Environnement	Élimination et gestion des déchets L'aménagement des bords de l'eau Qualité de l'air Protection des zones écologiquement sensibles	Création d'un centre d'élimination et de recyclage des déchets Définition de zones de conservation Politique visant un environnement vivable Stratégies de conservation environnementale Stratégie pour conserver les arbres sur les lots urbains

Tableau 4.2
Synthèse finale des préoccupations et des stratégies : municipalités de banlieue

Thème	Préoccupations principales	Stratégies principales mises en place
Gestion de la croissance urbaine	Équilibre des occasions d'utilisation des terrains Répartition de densités Déséquilibre entre les activités résidentielles, commerciales et industrielles	Plan communautaire officiel pour les quartiers Politique de variation des densités (désignation des utilisations des terrains) Encouragement du développement des utilisations mixtes Accent mis sur le développement contigu Un promoteur par secteur de développement
Questions de coûts et d' infrastructure	Coût et prestation des services Maintien du niveau existant de services Augmentation dans les coûts de développement Viabilité financière de l'infrastructure	Acquisition de l'infrastructure aux frais des promoteurs Stratégie de viabilité financière des projets Prestation des services aux nouvelles zones
Logement	Diversification des types de logements	Stratégie pour le logement et le développement résidentiel Intégration de divers types de logements
Économie	Comment attirer des sources d'emplois commerciales et industrielles	Stratégie de développement industriel et commercial Aucune taxe industrielle afin d'encourager le développement industriel Accent mis sur le développement commercial dans les noyaux commerciaux existants Promotion de la ville comme lieu propice pour y établir une entreprise
Transports	Augmentation des flux de véhicules et des déplacements de travailleurs Augmentation de la circulation dans les quartiers résidentiels Impact du trafic sur l'agrément de l'environnement résidentiel Sous-utilisation du système de transports	Plan de circulation de quartier (réduction de court-circuits) Études sur les transports en commun Plusieurs interventions locales (surtout des élargissements de rues)
Loisirs et parcs	Manque d'infrastructure récréative et culturelle	
Conflit avec l'agriculture	Pressions du développement non agricole dans les zones agricoles	Protection du territoire agricole dans la plupart des plans Accent mis sur le développement non agricole dans les centres urbains Restriction du développement résidentiel rural afin d'utiliser des terrains vacants dans les centres existants
Ressources	Vieillissement de la population Manque de services communautaires	Conservation des zones écologiquement sensibles en tant que composante d'une ressource régionale afin de créer une ceinture de verdure
Environnement	Impact du développement urbain intense sur l'environnement Pressions pour protéger des zones écologiquement sensibles	Projet de ville en santé Protection de zones écologiquement sensibles Protection du patrimoine

Tableau 4.3
Synthèse finale des préoccupations et des stratégies : frange périurbaine et petites villes

Thème	Préoccupations principales	Stratégies principales mises en place
Gestion de la croissance urbaine	Maintien de cellules de développement logiques Maintien de corridors de croissance urbaine	Développement de cellules urbaines compactes Accroissement de la densité des développements nouveaux et anciens Désignation de centres résidentiels Élaboration de critères de développement Plan rural pour le canton
Questions de coûts et d' infrastructure	Coûts des services et de l'infrastructure Demande croissante de services pour le développement à basse densité Coûts et temps nécessaires pour fournir de nouveaux services	Établissement de tarifs de développement Établissement de limites géographiques pour les services Acquisition d'infrastructure aux frais du promoteur
Logement	Développement résidentiel rural Viabilité financière de logement unifamilial	Subvention à l'intention de nouveaux développements Exonération de taxes pour les nouveaux résidants Accroissement de l'inventaire de logements multi-familiaux
Économie	Dépenses des consommateurs hors de la localité Manque d'emplois	Stratégie de développement économique Réorientation du développement industriel pour tenir compte des nouvelles technologies
Transports	Nécessité d'une meilleure liaison avec la zone centrale Besoin de circuits routiers pour les transports en commun De nombreux «points chauds» locaux pour la circulation	Plusieurs interventions locales visant à améliorer les déplacements dans les banlieues et la zone centrale
Loisirs et parcs	Demande croissante de services et de programmes récréatifs	Stratégie d'acquisition des parcs
Conflit avec l'agriculture	Conflits entre les communautés agricoles et les résidants ruraux Exploitation agricole à l'origine de problèmes de nuisance aux résidants ruraux Conflits d'utilisation des terrains avec d'autres activités Bonnes terres agricoles soustraites de la production à cause de la pression urbaine et du développement résidentiel	Interdiction d'utiliser les terres non agricoles dans les zones rurales Plan de conservation des terres agricoles Désignation des zones résidentielles rurales et établissement d'une politique pertinente
Ressources	Maintien du système scolaire Besoin de services sociaux et humains Approvisionnement en eaux souterraines	Étude des eaux souterraines Stratégie pour contrer les menaces de pollution des eaux souterraines
Environnement	Dégradation des eaux souterraines Gestion des déchets Défaillance de fosses septiques Protection de zones écologiquement sensibles	Étude d'impact avant la tenue du projet Stratégie visant à poursuivre le développement en insistant surtout sur les répercussions environnementales Protection de zones écologiquement sensibles

stratégique à long terme. D'une façon caractéristique, les politiques et les stratégies des grandes villes dans les noyaux urbains des régions d'étude visent beaucoup plus explicitement l'ensemble d'une région (voir, par exemple, l'Annexe C, documents C.2 1 à 8). Ces zones centrales devaient composer explicitement avec l'impact négatif de la concurrence des banlieues et de la frange.

Les problèmes des banlieues (tableau 4.2) sont reliés beaucoup plus directement à la croissance locale, par exemple la recherche d'un «équilibre» entre les diverses utilisations du sol, les divers types d'habitations et les diverses activités économiques. En raison de l'expansion, des questions importantes touchent au maintien et au développement de services adéquats, ainsi qu'aux problèmes de gestion financière qui en découlent. Encore une fois, en raison de la croissance de la plupart de ces municipalités, beaucoup plus de questions portent sur l'impact de la croissance sur les ressources, l'agriculture et l'environnement.

À l'exception d'une structure générale donnée par certains plans officiels, l'élaboration d'un cadre d'action général est moins évident dans les banlieues au niveau municipal, bien qu'il y ait des exceptions notables (voir l'Annexe C.3, documents 2, 3 et 4 (Burnaby) et document 5 (New Westminster)). Lorsqu'il existe une agence ou une autorité régionale, comme le District régional de la région de Vancouver ou les municipalités régionales autour de Toronto, les structures en place plus larges permettent une meilleure coordination.

Les problèmes de la frange périurbaine (tableau 4.3) sont liés en grande partie au fait qu'il s'agit de petites villes ou de municipalités rurales qui connaissent des problèmes de croissance par rapport aux services créés au départ pour une plus petite population. Dans un tel contexte, la croissance entraîne des pressions sur les services en place et des demandes pour en rajouter d'autres. Dans les régions rurales, l'expansion résidentielle rurale favorisant l'utilisation de fosses septiques crée une situation particulièrement difficile en raison des questions environnementales, en cas de mauvais fonctionnement des fosses, et en raison des superficies nécessaires au fonctionnement de ces systèmes. D'autres questions portent sur les frictions sociales présumées entre les nouveaux arrivants et les résidants de longue date. Enfin, on mentionne souvent les questions concernant l'environnement.

Les politiques et les stratégies, si elles ont été élaborées, mettent l'accent sur le développement dans les centres déjà en place, encouragent la densification et, là où le développement résidentiel rural est déjà permis, on assiste à l'établissement de critères afin de s'assurer que la croissance est compatible avec les utilisations actuelles et avec l'environnement (voir l'annexe C.4, documents 1 à 4). Paradoxalement, plusieurs municipalités encouragent encore le développement, non seulement industriel et commercial, mais aussi résidentiel, pour élargir l'assiette fiscale!

4.3 LE CONTEXTE DE LA RÉGION URBAINE

La forme de peuplement en évolution, la ville régionale (section 2.1), explique bien la plupart des différences en ce qui concerne l'importance et la nature des tensions que connaissent les municipalités dans ces régions urbaines. Certains types d'impact sur les ressources, par exemple, sur le territoire agricole, sont plus évidents dans les banlieues et dans les zones périurbaines. Les ajustements économiques, et leurs répercussions sur les populations locales, résultant de l'expansion de la ville régionale, sont ressentis plus sévèrement dans les municipalités qui se trouvent en zone centrale et qui sont fortement développées, par exemple, les villes de Toronto et Montréal. Les tensions résultant de la croissance sont plutôt ressenties dans les banlieues et certaines zones périurbaines.

De ce point de vue, les résultats des études de cas correspondent aux modes de changement dans la plupart des villes canadiennes et leurs régions (Bunting et Filion, 1991), ou dans les villes les plus importantes du monde industrialisé. Les résultats par rapport aux problèmes soulevés reflètent les liens socio-économiques étroits qui existent entre les diverses zones géographiques de la ville régionale - le centre, les banlieues et la frange périurbaine. Cependant, les résultats par rapport aux stratégies montrent moins bien la nature symbiotique de la zone centrale, des banlieues et de la frange qui, d'après certains auteurs, devrait être l'empreinte de la gestion du changement dans les régions urbaines (p.ex. Delavigne, 1991). Les résultats montrent plutôt la fragmentation de la structure municipale dans la plupart des régions urbaines du Canada, même dans celles où les systèmes régionaux de gouvernement à deux niveaux sont relativement bien établis, par exemple la région d'étude de Toronto. Cette question est exposée plus en détail dans la dernière section.

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales CIRUR

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales CIRUR

RÉSUMÉ ET CONCLUSIONS

5.1 RÉSUMÉ DES RÉSULTATS: MODES DE RÉPARTITION DE LA POPULATION ET PRÉOCCUPATIONS PERTINENTES

Malgré les différences entre les six régions d'étude en ce qui a trait aux taux de croissance générale et à la structure des administrations locales, on remarque certaines similarités dans la redistribution de la population à l'intérieur de chaque région. Les zones centrales ont généralement des taux de croissance plus faibles que le reste de chacune des régions d'étude et, pendant certaines périodes, on constate même un déclin de la population pour certaines municipalités de certaines zones centrales. Ces zones centrales sont généralement juxtaposées à des zones de banlieue qui connaissent un taux de croissance beaucoup plus élevé, bien que les modes de répartition soient plus difficiles à préciser dans les régions de Winnipeg et de Calgary en raison de la situation géographique particulière de leurs limites municipales. Les régions rurales et les petites villes qui s'y trouvent montrent des taux de changement assez variables, mais elles aussi ont souvent connu des taux de croissance relativement élevés.

La distribution de la croissance absolue dans chaque région varie de façon importante d'une région à l'autre, reflétant en partie les limites géographiques des subdivisions de recensement (et la structure des administrations municipales). Dans les régions d'étude de Winnipeg et de Calgary, par exemple, les deux villes se partagent la part du lion de la croissance régionale, même si les régions rurales qui les entourent ont souvent connu des taux de croissance relativement élevés. Dans les autres régions d'étude, on trouve des parts importantes dans certaines zones de banlieue, ce qui montre l'éparpillement de la population. À la fin des années 80, la région d'étude de Toronto a connu une importante dispersion de la croissance, ce qui suit les tendances précédentes.

Ainsi donc, dans l'ensemble, on remarque les puissantes forces centrifuges en action dans chaque région d'étude au fur et à mesure que la forme de la ville régionale évolue. Ceci continue à se développer, malgré plusieurs essais, soit au niveau local soit au niveau régional, visant à contrecarrer les effets négatifs de la redistribution de la population.

Étant donné ces forces centrifuges, on s'attendait à ce que les professionnels en urbanisme soulèvent un grand nombre de problèmes. Comme il est indiqué dans les sections 3.0 et 4.0, les questions et les préoccupations concernant le transport et l'environnement sont mentionnés le plus souvent. L'importance des questions liées au transport montre le «stress» réel qui existe dans les villes régionales en évolution dans chaque région. Dans certaines régions d'étude, la situation concernant le transport est aggravée par des obstacles naturels d'accès, par exemple, dans les régions de Montréal, de Vancouver et de Halifax. L'importance donnée aux problèmes d'environnement montre en partie la grande étendue des questions qui auraient pu avoir été incluses dans cette catégorie. Cela montre aussi que les urbanistes et la population en général s'intéressent beaucoup à l'environnement et que la population se préoccupe particulièrement de la qualité de la vie.

Les considérations liées aux coûts jouaient aussi un rôle important dans les réponses; on s'intéressait aux coûts de mise en place et d'entretien de l'infrastructure. Bien qu'il n'ait pas été possible de préciser les coûts en question, il était clair que la gestion financière était un problème majeur pour beaucoup de municipalités, et que leurs difficultés pouvaient augmenter à la suite des formes de croissance urbaine et de changement en cours. Il est

assez intéressant de constater que les conflits concernant l'utilisation des terres agricoles n'ont pas pris beaucoup d'importance, et on pense que ceci est relié à la localisation particulière des préoccupations, à la fois entre les régions et à l'intérieur des régions.

Dans les régions, les différences dans les préoccupations étaient assez prévisibles, selon que la municipalité était située dans la zone centrale, en banlieue ou dans la frange périurbaine.

L'enquête est fondée sur les perceptions des urbanistes. Même si les réponses aux préoccupations portaient sur tous les aspects liés à l'évolution de la forme de la ville régionale, on a eu tendance à souligner certaines préoccupations plutôt que d'autres en raison de l'accent mis sur les urbanistes. Ainsi, les préoccupations liées à l'utilisation des terres, à l'infrastructure et à l'environnement étaient au tout premier plan. Cependant, d'autres préoccupations, comme les problèmes sociaux liés à la restructuration des activités économiques dans les zones centrales, n'ont pas été soulignées autant. Ceci est en partie relié aux tendances des professionnels. Cependant, cela est aussi dû au fait que presque toute la restructuration des activités économiques dans les zones centrales et dans la ville régionale est plutôt le résultat des forces de changement à l'échelle nationale et internationale que des forces qui sont spécifiques à l'évolution de la ville régionale (Bryant, 1986, 1990a).

De plus, le manque de coordination entre les municipalités dans la gestion de la croissance urbaine n'a pas vraiment été examiné dans les enquêtes. Cela est en partie dû au fait qu'on a attaché beaucoup d'importance aux répondants municipaux locaux (voir le tableau 3.1). De plus, même pour les structures administratives «régionales» (par exemple, les municipalités régionales en Ontario), on avait tendance à souligner les préoccupations particulières à la région du répondant. Cependant, au cours d'entrevues personnelles avec des urbanistes, ces autres préoccupations sont devenues plus évidentes. On reconnaissait de façon plus explicite la nature régionale de nombreuses préoccupations, et que les solutions devaient être régionales. Ceci ne veut pas dire nécessairement des structures régionales de gouvernement, mais cela veut dire certainement une plus grande coordination et une plus grande communication régionales entre les municipalités. Même dans les régions où il existe une structure régionale plus forte, il était clair qu'une concurrence importante existait entre les diverses municipalités relativement au développement économique et à la croissance de la population.

5.2 RÉSUMÉ DES RÉSULTATS: STRATÉGIES

En ce qui a trait aux stratégies, des différences entre les municipalités de la zone centrale, de la banlieue et de la frange périurbaine ont déjà été résumées à la section 4. Les différences montrent les préoccupations liées aux divers contextes géographiques dans une région urbaine en croissance. Elles montrent aussi les différences des niveaux de sophistication en matière de planification et d'élaboration de stratégies, ce qui est relié aux grandes différences dans les ressources entre les divers types de municipalités.

Au niveau municipal, on trouve des exemples de politiques cohérentes, particulièrement dans le contexte des grandes villes et des municipalités de banlieue. Lorsque l'utilisation des terres et le développement d'une infrastructure sont mis dans le contexte d'une telle stratégie globale, il est possible de parler d'un effort réel de planification et de gestion à long terme

en ce qui a trait au développement d'une municipalité. Une stratégie particulièrement innovatrice comporte un processus important de consultation et de participation du public. Cependant, dans bien d'autres municipalités où des stratégies spécifiques ont été élaborées à l'égard de certaines questions, il est évident que ces stratégies ne font pas vraiment partie d'un programme global et représentent une réponse spéciale à des questions particulières.

Bien que les politiques et les stratégies municipales soient importantes, il est utile d'examiner les résultats dans le contexte de la gestion générale de la croissance urbaine. La gestion de la croissance urbaine peut être définie comme un ensemble de politiques, de stratégies et de techniques qui visent à façonner la forme urbaine (plan, arrangement des activités d'utilisation des terres, densités de développement) et la structure (interactions entre les zones géographiques dans une région), de façon à atteindre des objectifs collectifs portant sur la qualité et l'efficacité de la région urbaine (Bryant, 1990b). Du point de vue de cette étude où l'accent a été mis sur les structures municipales dans le contexte plus vaste de la ville régionale ou de la région urbaine, deux grandes caractéristiques de la gestion de la croissance urbaine au niveau régional sont à noter.

Premièrement, la gestion de la croissance urbaine comprend des politiques et des stratégies élaborées à la fois pour la zone urbaine même et pour la campagne environnante, y compris les secteurs urbains plus petits. C'est reconnaître explicitement la relation très étroite entre les espaces urbains et les espaces ruraux qui les entourent. Les espaces ruraux, par exemple, servent à de nombreuses fonctions qui soutiennent les régions urbaines: l'espace habitable pour les gens qui travaillent dans la ville, l'espace ouvert et les occasions d'accès aux loisirs pour les citoyens, la production de produits agricoles frais et un approvisionnement en eau (Bryant, 1990b; Delavigne, 1991).

Deuxièmement, la planification de l'infrastructure des transports par rapport aux activités d'utilisation des terres joue un rôle important. L'importance de ceci était certainement reconnue par rapport aux préoccupations déterminées dans chaque région d'étude, mais la planification des transports dans le but d'influer sur la structure urbaine au niveau régional n'a pas joui d'une grande popularité. De toute évidence, c'est un domaine où une intervention et une planification à plus grande échelle sont nécessaires, par exemple, par l'entremise de gouvernements provinciaux, conjointement avec les gouvernements locaux et régionaux.

Dans les études de cas, on a souligné le besoin d'élaborer des politiques et des stratégies d'envergure régionale dans la région de Vancouver, à la fois dans la ville de Vancouver (p. ex., voir l' l'annexe C.2, document 8) et dans le Greater Vancouver Regional District (par exemple, voir l'annexe C.1, document 2), dans la région de Calgary, dans celle de Winnipeg (particulièrement dans la ville de Winnipeg et le ministère provincial des Affaires urbaines). Dans la région de Toronto, la mise en place de l'Office of the Greater Toronto Area témoigne du besoin de ce genre de politiques et de stratégies dans toute la région. Dans la région d'étude de Montréal, on a exprimé de plus en plus souvent des préoccupations semblables, et celles-ci ont été particulièrement évidentes au cours de consultations et d'audiences publiques récentes organisées par le Groupe de travail sur Montréal et sa région (1993). Dans la région de Halifax, malgré l'existence d'une Metropolitan Area Planning Commission, il y a une coordination intra-régionale surtout dans les domaines du transport et de la gestion des déchets. Dans l'ensemble, malgré la reconnaissance du besoin d'un plus grand nombre d'approches régionales dans les diverses régions d'étude, les progrès ont

souvent été entravés parce que les municipalités qui se faisaient concurrence avaient du mal à travailler en collaboration.

Il est aussi évident que, lorsque nous parlons de stratégies, il y a des éléments importants qui dépassent la configuration physique de l'utilisation des terres. Les éléments physiques de l'utilisation des terres sont certainement importants de façon générale parce qu'ils touchent aux choix qui sont offerts en ce qui a trait à d'autres formes d'espace urbain, par exemple, la structure urbaine organisée en noeuds qui est privilégiée dans de nombreuses régions et municipalités. Cependant, d'autres composantes d'une stratégie globale sont souvent aussi importantes, comme des stratégies de développement économique, des stratégies de création d'image et des stratégies de développement social (ces dernières n'ont pas été mentionnées de façon importante dans les enquêtes ou entrevues).

Étant donné que des choix généraux sont faits soit au niveau de la région soit de la municipalité, il est logique de discuter de stratégies plus spécifiques, telles que la densification, le réaménagement, l'augmentation des densités et l'encouragement des zones à usages multiples. C'est là que, logiquement, on devrait commencer à évaluer toute la gamme de techniques qui pourraient être utilisées en vue de soutenir les politiques et les stratégies, par exemple, le changement d'affectation des sols, la limitation sur la hauteur des bâtiments, les restrictions de la taille minimum des lots de construction, les distances minimales entre une construction et les limites de la propriété et ainsi de suite (Bryant, 1990b). Les répondants ont reconnu, de façon explicite, que certaines de ces techniques faisaient partie de leur stratégie municipale. La diversité possible des techniques est très grande, particulièrement lorsqu'on puise parmi des expériences d'autres pays, par exemple, les divers types de taxes sur la propriété (Roberts et Brown, 1980) et le transfert des droits de développement (par exemple, Nelson, 1977; Rose, 1975).

5.3 CONCLUSIONS

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales CIRUR

En faisant une rétrospective de toutes les stratégies et de toutes les politiques mentionnées dans les sections 3 et 4, on est tenté de se demander laquelle est la meilleure et la plus complète. Il n'existe pas de solution toute faite parce que les stratégies doivent être adaptées au contexte de chaque région. Une stratégie qui est bonne pour une municipalité ou une région ne le sera pas nécessairement pour une autre. Par contre, on peut suggérer d'utiliser et de modifier les divers éléments et de s'en servir pour en créer d'autres. Les éléments mentionnés ci-dessous sont la vision (et donc les buts et objectifs), les plans sectoriels et thématiques, et les stratégies.

Visiblement, la plupart des problèmes et perceptions proviennent des forces de changement qui touchent toute la région. Il est logique que bien des questions d'infrastructure soient abordées au moyen de stratégies régionales plus larges qui fourniront et qui géreront l'infrastructure en question. Cela ne veut pas dire un gouvernement régional ou supra-régional, mais cela veut dire au moins une coopération et une coordination très fortes. Ce n'est pas une tâche facile! Pour que ceci puisse se produire, il faut se mettre d'accord sur la structure et la forme globales futures de la région, en bref une vision pour la région. Sans ceci, les progrès seront limités à des arrangements spéciaux à l'égard de questions particulières sans garantie de réussite.

Chaque municipalité n'attendra pas, bien sûr, que des stratégies générales soient élaborées. Elles doivent absolument préparer leurs propres stratégies. La meilleure façon de traiter la gestion de la croissance urbaine et toutes les questions et préoccupations qui y sont liées, c'est par l'établissement d'un processus de gestion et de planification stratégiques. Dans ce processus, une municipalité a besoin de reconnaître et de prendre en considération l'ensemble de l'environnement régional dans lequel elle se trouve.

Une composante essentielle de ce processus est l'établissement d'une vision. Quelle forme aura la ville dans 10, 15 ou 20 ans? Ce sont de plus en plus les citoyens, les groupes concernés, les politiciens et les urbanistes qui ont de plus en plus la responsabilité de définir cette vision (voir, par exemple, le Plan de Winnipeg, annexe C.2, document 5; et le plan de la Ville de Montréal, annexe C.2, document 1). Cette vision est essentielle pour préciser les buts et les objectifs d'une municipalité. Il doit être réaliste et réalisable; c'est une des raisons pour laquelle une municipalité doit être bien consciente de sa situation dans le système urbain régional. Suivant que la municipalité est en zone centrale, en banlieue ou en zone périurbaine, la vision ainsi que ses buts et objectifs seront différents (par exemple, le plan officiel de Burnaby, annexe C.3, document 2). Est-ce que la région est en pleine expansion ou en stagnation? Est-il plus facile d'élaborer une stratégie pour la région en stagnation que pour celle en pleine expansion en raison de l'absence de pressions? Quelle est la forme de croissance actuelle de la municipalité? Quelle est la forme de développement de la municipalité la mieux adaptée pour l'avenir? Est-ce que le taux de croissance est resté stable au cours de la dernière décennie? Si non, pourquoi? Peut-il être influencé? C'est seulement une fois que les tendances générales ont été déterminées que nous pouvons effectivement parler du développement d'un ensemble cohérent d'interventions ou de stratégies, et ensuite de techniques, pour aider la municipalité à avancer vers sa vision.

Il est important que la gestion de la croissance urbaine ne soit pas considérée seulement comme la gestion physique de l'utilisation des terres et de l'infrastructure. La gestion de la croissance urbaine nécessite l'évaluation des processus de changement à la fois dans les zones urbaines et dans les zones rurales plus «ouvertes» qui se trouvent dans la municipalité et la région ainsi que l'élaboration et la mise en application de politiques et de stratégies pour les zones en expansion et celles qui ne le sont pas.

Dans le contexte de la vision d'une municipalité et, à vrai dire, d'une région, un certain nombre de domaines par secteur ou par thème seront suggérés à partir d'une analyse de la collectivité. Un ensemble spécifique de stratégies peut être élaboré dans chaque domaine.

Dans un plan communautaire, le développement économique constitue, dans la plupart des cas, un ensemble important de forces de changement et un élément clé de la vision. Des activités économiques ont des ramifications importantes sur l'utilisation des terres et le développement de l'infrastructure. En général, il est approprié que ces questions soient prises en considération dans une stratégie de développement économique. De telles stratégies sont fondées sur une analyse solide de l'état actuel de l'économie de la municipalité et sur l'identification des secteurs industriels et commerciaux prometteurs qui permettront d'atteindre la vision de la communauté.

Pour la plupart des gens, le logement est une des préoccupations premières, et il est un élément essentiel à la qualité de la vie. La question du logement nécessite de comprendre les besoins en logements, l'offre et la demande, et comment ceux-ci vont changer alors que

la municipalité avance vers sa vision. De nombreuses municipalités ont souligné leur préoccupation à l'égard d'une diversification de leurs logements, particulièrement dans les banlieues où il y a un grand nombre de maisons unifamiliales sur de grandes parcelles. Alors, au lieu de préparer de nouveaux terrains pour le développement résidentiel, on a demandé la densification et le réaménagement d'anciens terrains industriels et d'autres sites, ou on a pensé à le faire. Un premier pas vers une telle stratégie devrait être l'évaluation des terrains pouvant être réaménagées ainsi qu'une analyse du potentiel, de la faisabilité et de l'acceptabilité de la part du public pour chaque projet de réaménagement. Les stratégies de logement peuvent aussi traiter de la protection et de l'amélioration du caractère spécifique d'un quartier, des logements à prix modérés, y compris des logements sociaux et des coopératives, et des logements pour les personnes âgées.

Visiblement, un autre domaine qui influe sur le succès de la vision d'une collectivité concerne les coûts de l'infrastructure nécessaire. Les processus de développement économique et la dynamique démographique auront un impact sur cet élément. La prise de décisions efficaces dans ce domaine nécessite une excellente connaissance des dépenses et des recettes liées aux divers moyens utilisés pour atteindre la vision de la collectivité. Les activités de planification du budget entreprises par la Ville de Calgary est de toute évidence un outil de valeur permettant de choisir et de mettre en application des investissements stratégiques clés.

La planification et la gestion des transports font partie de l'infrastructure et sont des domaines essentiels, à la fois en ce qui a trait au fonctionnement interne d'une municipalité dans une région urbaine et à sa liaison efficace et économique avec le reste de la région. Dans des municipalités plus grandes, il est nécessaire de mettre au point un plan de transport, et nous avons pris ici comme référence celui de la ville de Halifax (voir l'annexe C.2, document 2).

D'autres domaines, qui sont souvent incorporés dans un plan stratégique général, traitent de questions telles que les services sociaux et médicaux, les infrastructures d'enseignement et de loisirs, et les possibilités de développement des parcs. Les stratégies possibles dans ces divers domaines sont nombreuses et, encore une fois, dans la plupart des cas, vont beaucoup plus loin que le domaine de la planification physique liée à l'utilisation des terres.

En ce qui a trait à la planification du développement d'une municipalité qui est axée sur sa vision, plusieurs autres tensions créées par les processus de changement doivent être examinées. Parmi celles-ci, on trouve les nombreux conflits possibles entre le développement non agricole et les activités agricoles et toutes sortes de difficultés reliées au maintien d'un environnement sain.

Voici peut-être la plus importante leçon à tirer des résultats présentés dans l'étude: en raison des situations dynamiques dans lesquelles les municipalités se trouvent confrontées dans nos régions urbaines, les municipalités doivent planifier et gérer ces processus de changement. Il semble que la façon la plus efficace de réaliser ceci est de mettre sur pied un processus de planification stratégique continu pour le développement de la collectivité (voir Beaudoin et Bryant, 1993). Étant donné l'importance de l'établissement d'une vision dans de tels exercices, on adopte une approche inestimable visant à intégrer la participation du public dans le processus de planification, un phénomène qui, une fois de plus, prend de l'importance. De plus, un plan stratégique général donne un cadre cohérent permettant

d'évaluer des stratégies spécifiques, y compris les diverses interventions de planification physique liées à l'utilisation des terres et à l'infrastructure.

Le cadre de planification stratégique permet aussi d'entretenir des communications plus efficaces entre les municipalités dans un environnement régional à plus grande échelle sans avoir à imposer une forme régionale de structure gouvernementale.

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales CIRUR

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales CIRUR

BIBLIOGRAPHIE

GÉNÉRALITÉS

Bauer, J. et Roux, J.M. (1976) *La rurbanisation ou la ville éparpillée*. Paris: Éditions du Seuil.

Beaudoin, M. and Bryant, C.R. (1993) *Tools for Operationalizing Strategic Management for Community Futures Committees*, Ottawa: Employment and Immigration Canada.

Bourne, L.S. (1989) «Are new urban forms emerging? Empirical tests for Canadian urban areas,» *The Canadian Geographer*, 33 (4): 312-28.

Bryant, C.R. (1986) «L'évolution de la ville régionale en Amérique du nord: le cas de Toronto,» *Annales de géographie*, 527: 69-85.

Bryant, C.R. (1990a) «Les grandes métropolitaines du Canada: les choix du 21e siècle,» *Études canadiennes*, 29: 7-18.

Bryant, C.R. (1990b) *Report 1: The Functions of Greenbelts in Metropolitan Areas. Report 2: Urban Growth Management and Greenbelts. Report 3: Greenbelt Functions in the National Capital Region to 2010. Report 4: Towards an Evaluation Framework for Alternative Scenarios*. Ottawa. Rapports préparés pour la Commission de la capitale nationale.

Bryant, C.R. and Coppack, P.M. (1991) «The city's countryside,» pp. 209-39 dans Bunting, T.E. et Filion, P. (éds.), *The Canadian City in Transition*. London: Oxford University Press.

Bryant, C.R., Russwurm, L.H. and McLellan, A.G. (1982) *The City's Countryside: Land and its Management in the Rural-Urban Fringe*. London: Longman.

Bryant, C.R. and Johnston, T.R.R. (1992) *Agriculture in the City's Countryside*. Toronto: University of Toronto Press.

Bunting, T.E. and Filion, P. (eds.), *The Canadian City in Transition*. London: Oxford University Press.

Delavigne, R. (1991) «Ville/campagne: une opposition dépassée,» *Les Cahiers de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France*, 95: 9-14.

Groupe de travail pour Montréal et sa région (1993) *Rapport d'étape*, Montréal: Groupe de travail pour Montréal et sa région, Gouvernement du Québec.

Marchand, C. et Charland, J. (1991) *Le dépeuplement des communautés canadiennes, 1981 - 1986*. Toronto: Les Presses du CIRUR.

Nelson, R.H. (1977) *Zoning and Development Rights: An Analysis of the American System of Land Use Regulation*. Cambridge, Mass.: MIT Press.

CIRUR
Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales
Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research

Patterson, J. (1992) «A quarter century of Canada's metropolitan fringe development,» *Sustainable Cities*, Institute for Urban Studies Newsletter Supplement, 4: 1-6.

Roberts, N.A. et Brown, H.J. (1980) *Property Tax Preferences for Agricultural Land.* Montclair, N.J.: Allanheld, Osmun and Co., Landmark Studies, Lincoln Institute of Land Policy.

Rose, J.G. (1975) *Transfert of Development Rights: A New Technique of Land Use Regulation.* Center for Urban Policy Research, Rutgers University et State University of New Jersey.

Russwurm, L.H., Coppack, P.M. and Bryant, C.R. (1988) «Population in the urban field,» pp. 57-79 in Coppack, P.M., Russwurm, L.H. and Bryant, C.R. (eds.), *Essays on Canadian Urban Process and Form III: The Urban Field*, Waterloo: Department of Geography Publication 30.

LES RÉGIONS D'ÉTUDE CHOISIES

(1) HALIFAX

1) Ville de Halifax

Parkland Plan for Halifax: A Program for Setting Priorities for the Acquisition, Planning and Development of Parkland. Préparé par le Service de développement et de la planification de la Ville de Halifax, décembre 1990, 24 p.

Population and Housing: An Overview of Recent Trends in Population and Housing in the City of Halifax and Their Implications. Préparé par le Service de développement et de la planification de la Ville de Halifax, juin 1991, 18 p.

Task Force on City Traffic Report. Préparé pour la Ville de Halifax, 1991, 17 p.

The Peninsula: Increasing Opportunities for High Density Housing. A Discussion Paper. Préparé par le Service de développement et de la planification de la Ville de Halifax, juin 1992, 14 p.

(2) Montréal

1) Ville de Montréal

Orientations et stratégies du Plan de la Ville de Montréal: Ébauche. Préparé par la Ville de Montréal, 1992, 113 p.

2) Région

Groupe de travail sur Montréal et sa région (1993) *Rapport d'étape.* Montréal: Groupe de travail sur Montréal et sa région.

CIRUR
Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales

(3) Toronto

La région du Grand Toronto

A Vision for the Countryside. Rapport du Groupe de travail provincial-municipal sur la campagne, 1992, 53 p.

Greater Toronto Area Urban Structure Concepts Study: Summary Report. Préparé pour le Greater Toronto Coordinating Committee par le Groupe IBI, juin 1990, 45 p.

GTA 2021 Infrastructure. Rapport du Groupe de travail provincial-municipal sur l'infrastructure.

Meeting the Challenge. Rapport du Groupe de travail provincial-municipal sur la planification de l'investissement et les mécanismes financiers, 1992, 26 p.

Shaping Growth in the GTA - A Commentary Report. Rapport préparé par Berridge Lewinberg Greenberg Ltd. pour le Greater Toronto Coordinating Committee, 1992, 63 p.

Sustainable Economic Growth. Rapport du Groupe de travail provincial-municipal sur la vitalité économique, 1992, 57 p.

The Greater Toronto Area: An Urban Region. Canadian Urban Institute, Working Paper Series, 1991, 11 p.

Urban Form: Bringing the Vision into Focus. Rapport du Groupe de travail provincial-municipal sur la structure urbaine, 1992, 33 p.

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
CIRUR

2) Municipalités autour de la Ville de Toronto

Summary and Recommendations from the Town of Richmond Hill Municipal Housing Statement. Préparé par le Service d'urbanisme de la Ville de Richmond Hill, septembre 1990, 54 p.

(4) WINNIPEG

1) Ville de Winnipeg

Aremi, S., Brundrige, R., Lowe, S., and Ziotas, I. (1986) *C.N.R. East Yards Redevelopment '84: A Showcase of Winnipeg's Past and Future*. Winnipeg: University of Winnipeg, Institute of Urban Studies, Report #17.

Artibise, A.J. (1983) *Shaping Tomorrow: Perspectives on Urban Policy for Winnipeg in the 1980's*. Winnipeg: University of Winnipeg, Institute of Urban Studies. Allocution à la réunion annuelle du Conseil de planification sociale de Winnipeg, 1983, 13 p.

Axworthy, L. *A Test for Institutional Innovation: Winnipeg's Unicity*. Winnipeg: University of Winnipeg, Institute of Urban Studies, 25 p.

Kuz, T.J. (ed.) (1974) *Winnipeg 1874-1974: Progress and Prospect*. Winnipeg: University of Winnipeg, Manitoba Department of Industry and Commerce.

Kuz. T.J. et Cariou, G. (1990) *Winnipeg Residential Tax Assessment in 1989: An Unfairly Structured City?* Winnipeg: University of Winnipeg, Institute of Urban Studies, Research Working Paper #33, 21 p.

Levin, E. A. (1984) *Beyond the Core Area Initiative Prospect for Downtown Winnipeg*. Winnipeg: University of Winnipeg, Institute of Urban Studies, Occasional Paper #4.

Levin, E. A. (1984) *City Planning as Utopian Ideology and City Government Function*. Winnipeg: University of Winnipeg, Institute of Urban Studies, Research and Working Paper #10.

Lyon, D. M. and Fenton, R.(1984) *The Development of Downtown Winnipeg: Historical Perspectives on Decline and Revitalization*. University of Winnipeg, Institute of Urban Studies, Reports #3.

Lyon, L. and Newman, L.H. (1984) *Winnipeg 2000: Exploring Strategic Development Options*. Winnipeg: University of Winnipeg, Institute of Urban Studies, Occasional Paper #7, 25 p.

Plan Winnipeg: Towards 2000. City of Winnipeg, July 1992, 137 p.

Weir, T. R. *Winnipeg: A City in The Making*. p. 43-53.

Workshop Proceedings: Urban Limit Line. University of Winnipeg, Institute of Urban Studies, Occasional Paper #25, 1991, 55 p.

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales CIRUR

2) La zone périurbaine et les municipalités adjacentes

Barber, J. et Hathout, S. *Exurban housing development in the Winnipeg-Selkirk Corridor*. Winnipeg: University of Winnipeg, Institute of Urban Studies.

Land ownership in the Winnipeg Fringe Area: A Brief Submitted to the Winnipeg Land Prices Inquiry Commission Winnipeg: University of Winnipeg, Institute of Urban Studies, 1977, 31 p.

Lyon, D.M. (1983) *The Development of the Urban-Rural Fringe: A Literature Review*. Winnipeg: University of Winnipeg, Institute of Urban Studies, Research Working Paper #3.

Rural Residential Development in the Winnipeg Region. Prepared by the Manitoba department of Urban Affairs, May 1990, 100 p.

(5) CALGARY

Ville de Calgary

Short-Term Growth Management Strategy: Information Update 1992-1996. Prepared by the Growth Management Steering Committee for the City of Calgary Planning and Building Department, December 1991.

The City of Calgary Comprehensive Annexation Strategy Appendix: Supporting Information. Published by the City of Calgary Planning and Building Department, 1989.

The City of Calgary Comprehensive Annexation Strategy: Technical Report. Published by the City of Calgary Planning and Building Department, 1989.

The City of Calgary's 10 year Capital Spending Framework: 1991-2001. Published by the City of Calgary Planning and Building Department, September 1991.

Calgary Regional Planning Commission

Census Results 1991: Selected Comparisons. Calgary Regional Planning Commission, 1991.

Chestermere Lake General Municipal Plan. Préparé pour et en coopération avec le Summer Village of Chestermere Lake par la Urban Planning Division de la Calgary Regional Planning Commission, 1989.

Fragmentation Study Technical Appendix Volume II: Background Working Papers, Literature Review, Survey Results. Préparé par la Urban Planning Division de la Calgary Regional Planning Commission, janvier 1987.

Prospect. *Population Report for the Calgary Region*. Préparé par la Calgary Regional Planning Commission, vol. 1, n° 1, décembre 1991.

Prospect. *Urban Land and Lot Supply in the Calgary Region*. Préparé par la Calgary Regional Planning Commission, vol. 1 n° 3, décembre 1991.

Summer Village of Chestermere Lake: Urban Fringe Discussion. Préparé par la Calgary Regional Planning Commission, 1986.

The Calgary Regional Plan. Préparé par la Calgary Regional Planning Commission, mai 1984.

The Implication for Future Urban Growth of Land Fragmentation in Urban Fringe areas: A Review of Recent Experiences. Préparé par la Urban Planning Division de la Calgary Regional Planning Commission, mai 1987.

ICURR Interuniversity Committee on Urban and Regional Research
CIRUR Études urbaines et régionales

(6) VANCOUVER

Ville de Vancouver

Central Area Plan: Goals and Land Use Policy. Adopté par le conseil de la Ville de Vancouver, le 3 décembre 1991, et publié par le Urban Planning Department, Ville de Vancouver.

Clouds of Change: Final Report of the City of Vancouver Task Force on Atmospheric Change24. Volume I, publié par la Ville de Vancouver, juin 1990.

The Vancouver Monitoring Program: Information Update. Publié par le Urban Planning Department de la Ville de Vancouver, mai 1992.

The Vancouver Plan: The City's Strategy for Managing Change. Publié par le Urban Planning Department de la Ville de Vancouver, juillet 1986.

District régional de la région de Vancouver

Creating our Future: Steps to a More Livable Region. Publié par le District régional de la région de Vancouver, septembre 1986.

Greater Vancouver Key Facts: A Statistical Profile of Greater Vancouver, Canada. Publié par le District régional de la région de Vancouver, décembre 1991.

The Livable Region 1976/1986: Proposals to Manage the Growth of Greater Vancouver. Publié par le District régional de la région de Vancouver, 1975.

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales CIRUR

Municipalités adjacentes

A Strategy for Transportation in the Nineties: Burnaby Transportation Plan Renewal. Publié par la Corporation du District de Burnaby, février 1992.

Agricultural Zoning and Lot Size Review Summary. Publié par le District de Pitt Meadows.

Community Plan for Downtown New Westminster. Publié par la Ville de New Westminster, février 1987.

Draft Rural Plan for Langley. Publié par la Corporation du Canton de Langley, Community Planning Department, février 1992.

Environmental Goals and Objectives: State of the Environment Report for Burnaby. Publié par le Environment and Waste Management Committee pour la Corporation du District de Burnaby, mars 1992.

Golf Course Location and Site Development Guidelines. Publié par la Corporation du Canton du Langley, décembre 1991.

Hill, J. (1992) *Conveying Our Future: Proceedings of the Policy Workshop on Regional Governance in the Pacific Fraser region*. Vancouver: Centre for Human Settlements, University of British Columbia.

Official Community Plan for Burnaby British Columbia. Publié par le Urban Planning and Building Inspection Department de Burnaby, décembre 1987.

Official Community Plan for Maple Ridge. Publié par la Corporation du District de Maple Ridge, 1989.

Official Community Plan. Publié par la Corporation du Canton de Langley, Community Planning Department, octobre 1979.

Queensborough Community Plan. Publié par le Urban Planning Department de la Ville de New Westminster, octobre 1990.

Seeling, M. Y and Artibise, A.F. J. (1991) *From Desolation to Hope: The Pacific Fraser Region in 2010*. Vancouver: University of British Columbia School of Community and Regional Planning.

The Community Plan: A Portion of Glenbrooke South Neighbourhood. Publié par le Urban Planning Department de la Ville de New Westminster, 1986.

The Community Plan: A Portion of North Arm North Neighbourhood. Publié par le Urban Planning Department de la Ville de New Westminster, avril 1988.

Wynn, G. and Ok, T. (1992) "Time to Grow up? From Urban Village to World City 1966-91," dans *Vancouver and its Region.*

Willowbrook Community Plan. Publié par la Corporation du Canton de Langley, 1991.

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales CIRUR

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales CIRUR

Annexe A
Les Questionnaires

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales CIRUR

Questionnaire

Conséquences et réponses à l'égard des modèles de croissance et de développement des grandes régions urbaines
(ÉTUDE DU CIRUR EFFECTUÉE PAR CHRIS BRYANT, 1992)

Contexte

Votre _____ est situé(e) en périphérie de la ville de ____ . Selon le recensement démographique, la population de _____, de la ville de ____, ainsi que de la région métropolitaine de recensement de _____ ont évolué comme suit:

Population

	1976	1986	1991
Votre région___	___	___	____
Ville de _____	____	____	____
RMR de _____	____	____	____

Nombre d'emplois selon le domicile

	1981	1986
Votre région _____	_____	_____
Ville de _____	_____	_____
RMR de _____	_____	_____

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales CIRUR

1. Selon vous, quels facteurs expliquent une telle évolution de la population de ____? (*Indiquez les facteurs par ordre d'importance, 1 étant le plus important.*)

   _____
   _____
   _____
   _____

2. Selon vous, d'où viennent la plupart des nouveaux résidants qui s'installent dans votre ville? _____

3. Énumérez, par ordre d'importance (*1 étant le plus important*) les 5 problèmes les plus importants pour la ville de _____qui sont associés aux changements de la population et de l'emploi ci-haut mentionnés, en ce qui a trait à la planification de l'utilisation des terrains ainsi qu'au financement et aux coûts des infrastructures.
   1._____
   2._____
   3._____
   4._____

5._____

4. Si possible, veuillez fournir de l'information sur les types de développement ci-dessous qui se sont produits dans la ville de ____. *(Si vous ne pouvez trouver facilement ce genre d'information, veuillez indiquer où elle pourrait être disponible et comment nous pourrions l'obtenir.)*

4(a) Veuillez indiquer le nombre d'unités de logements résidentiels ou de surfaces utiles qui ont été construites à ____ entre 1987 et 1991 inclusivement. (*Biffez toute catégorie qui ne s'applique pas.*)

Types d'unités résidentielles	Nombre d'unités construites entre 1987 et 1991
unités résidentielles, en milieu rural	_____
maisons unifamiliales et habitations jumelées (munies de tous les services)	_____
habitations en rangée et immeubles sans ascenseur	_____
tours d'habitation	_____

	Surface construite en pieds carrés entre 1987 et 1991
surfaces commerciales	_____
surfaces industrielles	_____

Veuillez ajouter tout commentaire pertinent concernant ces développements._____

ICURR Institute on Urban and Regional Research
Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales CIRUR

4(b) Combien de lots résidentiels ont été créés dans la ville de ___ par subdivision cadastrale ou par division de terrains privés?

Année	Subdivision cadastrale	Division de terrains privés
1987	_____	_____
1988	_____	_____
1989	_____	_____
1990	_____	_____
1991	_____	_____

4(c) Combien de permis de construire ont été accordés dans la ville de ___ pour la construction de logements résidentiels depuis cinq ans?

année	eau/égout	eau munic.	puits/fosses septiques

1987	_____	_____	_____
1988	_____	_____	_____
1989	_____	_____	_____
1990	_____	_____	_____
1991	_____	_____	_____

4(d) Quelle est actuellement la grandeur minimum des lots résidentiels dans la ville de_ _____?

_____

5. Indiquez (sans ordre de priorité) les politiques et les stratégies qui ont été adoptées par la ville de ____ dans le but de modifier la tendance actuelle du développement. Indiquez également les raisons qui ont motivé l'adoption de ces stratégies et politiques, et précisez s'il s'agit d'une initiative locale, régionale ou provinciale.

Stratégie Raison Initiative locale, régionale ou provinciale

1._____2._____
_____3._____
_____4._____
_____

(*Voici des exemples de stratégies adoptées ailleurs: regroupement des développements, densification du tissu urbain, concentration dans des endroits clés, impôts fonciers, intensification du développement des banlieues, réaménagement de la ville centrale comme lieu d'habitation, de commerce et de travail, politiques de transport urbain, etc.*)

Indiquez si vous pouvez fournir de la documentation additionnelle sur l'une ou l'autre de ces stratégies, ou dites à quel endroit il est possible de se procurer ces informations. ____
_____
_____

CONSÉQUENCES DES MODÈLES DE DÉVELOPPEMENT DANS LA RÉGION DE ____

Si l'une des questions ou sections ci-dessous ne s'applique pas à ___, **veuillez biffer** ou écrire **«ne s'applique pas» (NSP).**

Problèmes d'utilisation des terrains: agriculture VS urbanisation

6. Dans la ville de ____, y a-t-il eu des conflits pour l'utilisation des terrains concernant l'agriculture et le développement d'activités urbaines\industrielles\commerciales?
Oui_____ Non_____

7. (A) Si vous avez répondu **Oui** à la question 6, précisez.
(B) Est-ce que ce conflit a eu un impact important sur la création et l'adoption de stratégies et de politiques relatives à l'utilisation des terrains dans la ville de ____.

Si **Oui**, indiquez:

a) Quelles stratégies et politiques relatives à l'utilisation des terrains ont été élaborées?

b) Sont-elles principalement une initiative locale ou proviennent-elles d'une initiative régionale ou provinciale?

c) Ces stratégies et politiques ont-elles, à votre avis, bien cerné le problème?

d) Pour quelles raisons?

A. Conflit	B. Impact important (O/N)	a	b (local, régional ou provincial	c OUI/NON	d

8. Selon vous, est-ce que la présence d'activités agricoles dans votre ville gêne le développement urbain et ce, à cause de mesures spéciales de protection du territoire agricole?

_____

_____

_____

_____

_____

Veuillez inclure toute information additionnelle concernant ces problèmes.

Problèmes d'utilisation des terrains: environnement VS urbanisation

9. Dans la ville de ____, y a-t-il eu des conflits dans l'utilisation des terrains au niveau des valeurs environnementales et du développement?

Oui_____ Non_____

10. (A) Si vous avez répondu **Oui** à la question 9, précisez.

(B) Est-ce que ce conflit a eu un impact important sur la création et l'adoption de stratégies et de politiques relatives à l'utilisation des terrains dans la ville de _____.

Si **Oui**, indiquez:

a) Quelles stratégies et politiques relatives à l'utilisation des terrains ont été élaborées?

b) Sont-elles une initiative locale ou proviennent-elles d'une initiative régionale ou provinciale?

c) Ces stratégies et politiques ont-elles, à votre avis, bien cerné le problème?

d) Pour quelles raisons?

A. Conflit	B. Impact important (O/N)	a	b (local, régional ou provincial	c OUI/NON	d

Institut de recherche en aménagement urbain et régional
Comité interdisciplinaire de recherche en aménagement urbaines et régionales
CIRUR

_____

_____

11. Dans la ville de _____, quelles sortes de zones écologiquement fragiles ont été déterminées?

_____

_____

_____

_____

Selon vous, est-ce que la présence de ces zones a gêné le développement urbain dans la ville de ____ depuis les 5 dernières années? Si oui, donnez tous les détails nécessaires.

_____

_____

_____

Veuillez inclure toute information additionnelle concernant ces problèmes.

Problèmes de transport

12. Y a-t-il eu ou y a-t-il encore, depuis les 5 dernières années dans la ville de ____, des problèmes importants reliés aux transports? *(bouchons de circulation trop fréquents, nouveaux besoins, etc.)*
Oui_____ Non_____

Si oui, indiquez les grandes lignes de ces problèmes:

_____

_____

_____

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
CIRUR Comité intergouvernemental de recherche urbaine et régionale

13. (A) Si vous avez répondu **Oui** à la question 12, précisez.
(B) Est-ce que ce conflit a eu un impact important sur la création et l'adoption de stratégies et de politiques relatives à l'utilisation des terrains dans la ville de ____.
Si **Oui**, indiquez:
a) Quelles stratégies et politiques relatives à l'utilisation des terrains ont été élaborées?
b) Sont-elles une initiative locale ou proviennent-elles d'une initiative régionale ou provinciale?
c) Ces stratégies et politiques ont-elles, à votre avis, bien cerné le problème (Oui / Non)?
d) Pour quelles raisons?

A. Conflit	B. Impact important (O/N)	a	b (local, régional ou provincial	c OUI/NON	d

Problèmes relatifs aux coûts

14. Selon vous, quel a été, depuis les 5 dernières années, l'impact du développement dans la ville de ____ sur la demande et la prestation de services (voir la liste à la question 16)?

_____

_____

_____

15. Est-ce que la ville de ____ a été en mesure de maintenir les services aux infrastructures résidentielles( ), industrielles( ) et commerciales( ) existantes, ainsi qu'aux nouvelles infrastructures résidentielles ( ), industrielles( ) et commerciales( )? (Veuillez cocher toutes les réponses affirmatives.)

16. Pour les services suivants qui sont principalement assurés par la ville de ____, indiquez la répartition des coûts pour les années 1990 ou 1991. (Biffez tout service qui ne s'applique pas. Si l'information n'est pas disponible, indiquez où on pourrait la trouver.)

		Participation (en %) de l'administration		
Service	Coûts en 1990 ou 1991 (indiquez l'année)(en $)	locale	régionale	provinciale
police				
protection-incendie				
transport et voirie				
eau et égouts				
déchets solides				
parcs et espaces verts				
électricité				
planification et développement				
bibliothèques				
services sociaux				
services de santé				
promotion industrielle				
permis et perception des taxes				
logements sociaux				
services d'urgence				
administration				
autres (précisez)				

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales CIRUR

Si vous ne pouvez nous fournir ces renseignements, veuillez inclure l'état des recettes et dépenses le plus récent pour la ville de ____.

17. Quelles mesures a prises la ville de ____ pour faire augmenter les recettes ou pour faire réduire les coûts?

	Mesure	Date de mise en oeuvre	Effet sur les recettes ou les coûts
1.	_____	_____	_____
2.	_____	_____	_____

18. Est-ce que la ville de ____ possède un fonds de réserve permettant de couvrir les coûts de remplacement des infrastructures existantes?
Oui_____ Non_____
Si oui, pour quelles infrastructures?

_____

_____

_____

19. Est-ce que la ville de ___ perçoit une taxe spéciale permettant de couvrir les coûts des services des nouveaux développements?
Oui_____ Non_____
Si oui, pour quels usages ou services perçoit-on cette taxe et à quel moment a-t-on commencé à la percevoir?

Usage(s) de la taxe	Pour quel(s) service(s)	Date d'entrée en vigueur

20. La ville de _____ a-t-elle conclu des accords de partenariat concernant les services municipaux avec des municipalités avoisinantes?
Oui_____ Non_____

Si oui, précisez les municipalités et les services._____

_____

_____

_____

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research CIRUR Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales

21. Quel impact ont eu les récents changements de population dans la ville de ____ en ce qui concerne les coûts liés à l'éducation et les services offerts dans ce domaine?

_____

_____

_____

Veuillez indiquer les renseignements que vous possédez.

AUTRES PROBLÈMES

22. Y a-t-il actuellement d'autres problèmes relatifs aux changements de population et au développement dans la ville de ____ qui n'auraient pas été mentionnés dans le questionnaire?
Oui_____ Non_____

Si oui, veuillez les indiquer:
1. _____2.
_____

Pouvons-nous communiquer avec vous pour obtenir de plus amples renseignements sur ces

problèmes?
Oui_____ Non_____

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales CIRUR

QUESTIONNAIRE POUR LES ORGANISMES RÉGIONAUX

Conséquences et réponses à l'égard des modèles de croissance et de développement des grandes régions urbaines
(ÉTUDE DU CIRUR EFFECTUÉE PAR CHRIS BRYANT, 1992)

Contexte

Votre _____ est situé(e) en périphérie de la ville de ____ . Selon le recensement démographique, la population de _____, de la ville de ____, ainsi que de la région métropolitaine de recensement de _____ ont évolué comme suit:

Population

	1976	1986	1991
Votre région___	___	___	____
Ville de ____	____	____	____
RMR de _____	____	____	____

Nombre d'emplois selon le domicile

	1981	1986
Votre région _____	_____	_____
Ville de _____	_____	_____
RMR de _____	_____	_____

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales CIRUR

1. Selon vous, quels facteurs expliquent une telle évolution de la population de ____? (*Indiquez les facteurs par ordre d'importance, 1 étant le plus important.*)
   _____
   _____
   _____
   _____

2. Selon vous, d'où viennent la plupart des nouveaux résidants qui s'installent dans votre ville? _____

3. Énumérez, par ordre d'importance (*1 étant le plus important*) les 5 problèmes les plus importants pour la ville de ____qui sont associés aux changements de la population et de l'emploi ci-haut mentionnés, en ce qui a trait à la planification de l'utilisation des terrains ainsi qu'au financement et aux coûts des infrastructures.
   1._____
   2._____
   3._____
   4._____

5._____

4. Si possible, veuillez fournir de l'information sur les types de développement ci-dessous qui ont eu lieu dans la ville de ____ *(pour toutes les municipalités combinées). (Si vous ne pouvez trouver facilement ce genre d'information, veuillez indiquer où elle pourrait être disponible et comment nous pourrions l'obtenir*).

4(a) Veuillez indiquer le nombre d'unités de logements résidentiels ou de surfaces utiles qui ont été construites à ____ entre 1987 et 1991 inclusivement. (*Biffez toute catégorie qui ne s'applique pas.*)

	Nombre d'unités construites entre 1987 et 1991
Types d'unités résidentielles	
unités résidentielles, en milieu rural	_____
maisons unifamiliales et habitations jumelées (munies de tous les services)	_____
habitations en rangée et immeubles sans ascenseur	_____
tours d'habitation	_____

	Surface construite en pieds carrés entre 1987 et 1991
surfaces commerciales	_____
surfaces industrielles	_____

Veuillez ajouter tout commentaire pertinent concernant ces développements._____

4(b) Combien de lots résidentiels ont été créés dans la ville de ___ par subdivision cadastrale ou par division de terrains privés?

Année	Subdivision cadastrale	Division de terrains privés
1987	_____	_____
1988	_____	_____
1989	_____	_____
1990	_____	_____
1991	_____	_____

4(c) Combien de permis de construire ont été accordés depuis 5 ans dans la ville de ___, pour la construction de logements résidentiels?

ICURR Institute on Urban and Regional Research
Centre interdisciplinaire de recherche sur les questions urbaines et régionales CIRUR

année	eau/égout	eau munic.	puits/fosses septiques individuels
1987	_____	_____	_____
1988	_____	_____	_____
1989	_____	_____	_____
1990	_____	_____	_____
1991	_____	_____	_____

4(d) Quelle est actuellement la grandeur minimum des lots résidentiels dans la ville de_ _____?

_____

5. Indiquez (sans ordre de priorité) les politiques et les stratégies qui ont été adoptées par la ville de _____ ou par _____ dans le but de modifier la tendance actuelle du développement. Indiquez également les raisons qui ont motivé l'adoption de ces stratégies et politiques, et précisez s'il s'agit d'une initiative locale, régionale ou provinciale. (On trouve ci-dessous des exemples de stratégies.)

Stratégie Raison Initiative locale, régionale ou provinciale

1._____ 2._____
_____ 3._____
_____ 4._____
_____

(*Voici des exemples de stratégies adoptées ailleurs: regroupement des développements, densification du tissu urbain, concentration dans des endroits clés, impôts fonciers, intensification du développement des banlieues, réaménagement de la ville centrale comme lieu d'habitation, de commerce et de travail, politiques de transport urbain, etc.*)

Indiquez si vous pouvez fournir de la documentation additionnelle sur l'une ou l'autre de ces stratégies, ou dites à quel endroit il est possible de se procurer ces informations. ____
_____
_____

CONSÉQUENCES DES MODÈLES DE DÉVELOPPEMENT DANS LA RÉGION DE ____

Si l'une des questions ou sections ci-dessous ne s'applique pas à ___, **veuillez biffer** ou écrire **«ne s'applique pas» (NSP).**

Problèmes d'utilisation des terrains: agriculture VS urbanisation

6. Dans la ville de ___ (dans n'importe lesquelles de vos municipalités, indiquez lesquelles), y a-t-il eu des conflits pour l'utilisation des terrains concernant l'agriculture et le développement d'activités urbaines\industrielles\commerciales?
Oui_____ Non_____

7. (A) Si vous avez répondu **Oui** à la question 6, précisez.
(B) Est-ce que ce conflit a eu un impact important sur la création et l'adoption de stratégies et de politiques relatives à l'utilisation des terrains dans la ville de ____.
Si **Oui**, indiquez:
a) Quelles stratégies et politiques relatives à l'utilisation des terrains ont été élaborées?
b) Sont-elles principalement une initiative locale ou proviennent-elles d'une initiative régionale ou provinciale?
c) Ces stratégies et politiques ont-elles, à votre avis, bien cerné le problème?
d) Pour quelles raisons?

A. Conflit	B. Impact important (O/N)	a	b (local, régional ou provincial	c OUI/NON	d

_____
_____
_____
_____

8. Selon vous, est-ce que la présence d'activités agricoles dans votre ville gêne le développement urbain et ce, à cause de mesures spéciales de protection du territoire agricole?

_____
_____
_____
_____
_____

Veuillez inclure toute information additionnelle concernant ces problèmes.

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
CIRUR Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales

Problèmes d'utilisation des terrains: environnement VS urbanisation

9. Dans la ville de ____ (n'importe lesquelles de vos municipalités - indiquez lesquelles), y a-t-il eu des conflits dans l'utilisation des terrains au niveau des valeurs environnementales et du développement?
Oui_____ Non_____

10. (A) Si vous avez répondu **Oui** à la question 9, précisez.
(B) Est-ce que ce conflit a eu un impact important sur la création et l'adoption de stratégies et de politiques relatives à l'utilisation des terrains dans la ville de _____.
Si **Oui**, indiquez:
a) Quelles stratégies et politiques relatives à l'utilisation des terrains ont été élaborées?
b) Sont-elles une initiative locale ou proviennent-elles d'une initiative régionale ou provinciale?
c) Ces stratégies et politiques ont-elles, à votre avis, bien cerné le problème?
d) Pour quelles raisons?

A. Conflit	B. Impact important (O/N)	a	b (local, régional ou provincial	c OUI/NON	d

11. Dans la ville de ___ (n'importe lesquelles de vos municipalités - indiquez lesquelles), quelles sortes de zones écologiquement sensibles ont été déterminées?

_____
_____
_____
_____

Selon vous, est-ce que la présence de ces zones a gêné le développement urbain dans la ville de ____ depuis les 5 dernières années? Si oui, donnez tous les détails nécessaires.

_____
_____
_____

Veuillez inclure toute information additionnelle concernant ces problèmes.

Problèmes de transport

12. Y a-t-il eu ou y a-t-il encore, depuis les 5 dernières années dans la ville de ____ (ou n'importe lesquelles de vos municipalités - indiquez lesquelles) des problèmes importants reliés aux transports? (bouchons de circulation trop fréquents, nouveaux besoins, etc.)
Oui_____ Non_____

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales CIRUR

Si oui, indiquez les grandes lignes de ces problèmes:

_____
_____
_____

13. (A) Si vous avez répondu **Oui** à la question 12, précisez.
(B) Est-ce que ce conflit a eu un impact important sur la création et l'adoption de stratégies et de politiques relatives à l'utilisation des terrains dans la ville de ____.
Si **Oui**, indiquez:
a) Quelles stratégies et politiques relatives à l'utilisation des terrains ont été élaborées?
b) S'agissait-il d'une initiative locale ou provenaient-elles d'une initiative régionale ou provinciale?
c) Ces stratégies et politiques ont-elles, à votre avis, bien cerné le problème (Oui / Non)?
d) Pour quelles raisons?

A. Conflit	B. Impact important (O/N)	a	b (local, régional ou provincial	c OUI/NON	d

_____
_____
_____
_____

Problèmes relatifs aux coûts

14. Selon vous, quel a été, depuis les 5 dernières années, l'impact du développement dans la ville de ____ sur la demande et la prestation de services (voir la liste à la question 16)?
Du point de vue de votre région
_____
_____
_____
Du point de vue de vos diverses municipalités
_____
_____
_____

15. Est-ce que votre ____ (pour les diverses municipalités et la région elle-même) ont été en mesure de maintenir les services aux infrastructures résidentielles( ), industrielles( ) et commerciales( ) existantes, ainsi qu'aux nouvelles infrastructures résidentielles ( ), industrielles( ) et commerciales( )? (Veuillez cocher toutes les réponses affirmatives.)

16. Pour les services suivants qui sont principalement assurés par la ville de ____, indiquez la répartition des coûts pour les années 1990 ou 1991. (Biffez tout service qui ne s'applique pas. Si l'information n'est pas disponible, indiquez où on pourrait la trouver.)

ICURR Institute on Urban and Regional Research
Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales CIRUR

Service	Coûts en 1990 ou 1991 (indiquez l'année)(en $)	Participation (en %) de l'administration: locale	régionale	provinciale
police				
protection-incendie				
transport et voirie				
eau et égouts				
déchets solides				
parcs et espaces verts				
électricité				
planification et développement				
bibliothèques				
services sociaux				
services de santé				

promotion industrielle
permis et perception des taxes
logements sociaux
services d'urgence
administration
autres (précisez)

Si vous ne pouvez nous fournir ces renseignements, veuillez inclure l'état des recettes et dépenses le plus récent pour la ville de ____.

17. Quelles mesures ont été prises par ____ ou n'importe lesquelles de vos municipalités pour faire augmenter les recettes ou pour faire réduire les coûts?

	Mesure	Date de mise en oeuvre	Effet sur les recettes ou les coûts
1.	_____	_____	_____
2.	_____	_____	_____

18. Est-ce que votre ____ ou l'une ou l'autre de vos municipalités possède un fonds de réserve permettant de couvrir les coûts de remplacement des infrastructures existantes?
Oui_____ Non_____
Si oui, pour quelles infrastructures?

_____

_____

_____

19. Est-ce que ____ ou l'une ou l'autre de vos municipalités perçoit une taxe spéciale permettant de couvrir les coûts des services des nouveaux développements?
Oui_____ Non_____
Si oui, pour quels usages ou services perçoit-on cette taxe et à quel moment a-t-on commencé à percevoir cette taxe?

Usage(s) de la taxe	Pour quel(s) service(s)	Date d'entrée en vigueur

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales CIRUR

20. Existe-t-il des accords de partenariat concernant les services municipaux avec des municipalités avoisinantes?
Oui_____ Non_____

Si oui, précisez les municipalités et les services._____

_____

_____

_____

21. Quel impact ont eu les récents changements de population dans la ville de ____ en ce qui concerne les coûts liés à l'éducation et les services offerts dans ce domaine?

_____

_____

_____

Veuillez indiquer les renseignements que vous possédez.

AUTRES PROBLÈMES

22. Y a-t-il actuellement d'autres problèmes relatifs aux changements de population et au développement dans la ville de ____ qui n'auraient pas été mentionnés dans le questionnaire?
Oui_____ Non_____

Si oui, veuillez les indiquer:
1. _____2.
_____

Pouvons-nous communiquer avec vous pour obtenir de plus amples renseignements sur ces problèmes?
Oui_____ Non_____

(étude du CIRUR effectuée par CHRIS BRYANT, 1992)

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales CIRUR

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales CIRUR

ANNEXE B
LES TABLEAUX STATISTIQUES POUR LES RÉGIONS D'ÉTUDE

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales CIRUR

Tableau B.1
Les régions d'étude: la population (1976 à 1991), l'emploi (1981 à 1986), la densité de population (1991) et la superficie (km carrés) par subdivision de recensement

	Population				Main d'oeuvre		Densité	Superficie
Municipalité	1976	1981	1986	1991	1981	1986	1991	
Région d'étude de Halifax								
W. HANTS	12 633	12 455	13 345	13 611	4 479	5 120	10,9	1246,28
E. HANTS	14 029	14 859	17 501	18 560	5 695	7 225	10,4	1785,66
INDIAN BROOK	572	626	680	773	185	80	65,2	11,85
HALIFAX SUB.A	11 861	11 934	13 220	14 611	4 984	6 185	35,9	406,72
SUB.B	7 290	8 059	9 028	10 814	3 293	4 305	26,6	406,66
SUB.C	28 952	33 701	38 503	45 667	15 236	18 385	124,3	367,40
SUB.D	18 210	25 977	32 254	37 289	11 517	15 640	226,6	164,55
COLE HARBOUR 30	0	2	7	38	0	0	211,1	0,18
HALIFAX	117 636	114 605	113 577	114 455	58 294	59 415	1444,8	79,22
DARTMOUTH	65 228	62 397	65 243	67 798	30 106	33 555	1157,6	58,57
BEDFORD	4 961	6 776	8 010	11 618	3 271	4 160	292,0	39,57
HALIFAX SUB.E	13 293	14 394	16 148	18 211	5 481	6 575	18,7	975,92
SHUBENACADIE 13	0	0	0	0	0	0	0,0	4,09
WINDSOR	3 702	3 646	3 665	3 625	1 610	1 695	402,3	9,01
Région d'étude de Winnipeg								
ST.PIERRE-JOLYS	906	919	912	907	400	390	592,8	1,53
NIVERVILLE	1 254	1 330	1 452	1 514	482	640	901,2	1,68
STE.ANNE	1 224	1 338	1 402	1 477	512	505	385,6	3,83
TACHE	4 442	5 893	6 679	7 576	2 442	3 050	13,5	599,44
RITCHOT	3 774	4 262	4 588	5 146	1 814	2 275	15,3	336,62
MACDONALD	3 247	3 403	3 583	3 999	1 538	1 900	4,2	1106,37
CARTIER	2 896	2 825	2 924	3 115	1 116	1 330	6,1	511,52
ST.FRANCOIS XAVIER	692	780	827	898	402	450	4,2	214,92
WINNIPEG	561 455	564 512	594 551	616 790	278 568	295 450	1079,1	571,60
SPRINGFIELD	6 959	8 988	9 836	11 102	4 228	5 105	10,5	1058,66

GARSON	290	318	313	320	143	105	108,8	2,94
E. ST.PAUL	3 372	3 596	4 385	5 820	1 635	2 290	132,2	44,03
W. ST.PAUL	2 577	2 746	3 138	3 658	1 339	1 490	43,4	84,20
ST.ANDREWS	6 837	7 990	8 755	9 461	3 674	4 500	13,4	705,23
SELKIRK	9 876	10 037	10 013	9 815	4 269	4 505	397,2	24,71
ROSSER	1 270	1 326	1 300	1 364	647	755	3,2	425,35
ROCKWOOD	5 969	5 754	6 923	6 990	2 089	3 370	6,1	1153,84
STONEWALL	1 830	2 217	2 349	2 997	1 355	1 010	488,1	6,14
Région d'étude de Calgary								
STRATHMORE	1 562	3 014	3 544	4 185	1 591	1 645	443,3	9,44
FOOTHILLS NO.31	8 611	9 674	9 398	10 912	4 582	5 155	3,1	3554,15
TURNER VALLEY	1 133	1 311	1 271	1 352	530	540	240,1	5,63
BLACK DIAMOND	1 253	1 444	1 486	1 623	571	490	478,8	3,39
OKOTOKS	1 817	3 846	5 214	6 720	1 876	2 405	470,6	14,28
ROCKY VIEW NO.44	13 783	17 279	17 484	19 888	8 149	9 515	4,9	4078,28
CALGARY	471 640	592 898	636 104	710 677	333 725	334 525	1019,8	696,87
CHESTERMERE LAKE	210	487	584	918	320	340	291,4	3,15
COCHRANE	1 485	3 544	4 190	5 265	1 748	2 030	338,6	15,55
AIRDRIE	1 415	8 412	10 390	12 456	4 191	4 905	592,6	21,02
IRRICANA	264	558	669	812	238	270	461,4	1,76
CROSSFIELD	778	1 335	1 402	1 739	569	665	439,1	3,96
SARCEE 145	585	1 061	0	1 673	337	0	6,4	262,36
Région d'étude de Vancouver								
LANGLEY	36 472	44 482	53 434	66 040	19 972	23 790	217,9	303,05
LANGLEY	10 064	15 126	16 557	19 765	6 816	6 775	1 941,6	10,18
MAPLE RIDGE	29 345	32 209	36 023	48 422	14 260	15 770	186,4	259,78
PITT MEADOWS	4 672	6 212	8 004	11 147	2 959	3 690	271,7	51,21
SURREY	115 954	147 141	181 447	245 173	67 924	78 480	812,5	301,76
WHITE ROCK	12 446	13 549	14 387	16 314	4 947	5 355	3 230,5	5,05
DELTA	64 209	74 692	79 610	88 978	34 555	38 195	528,1	168,50
RICHMOND	79 681	96 160	108 492	126 624	50 332	56 240	1 019,5	124,20

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales CIRUR

UNIV. ENDOWMENT AREA	3 501	3 999	3 606	4 534	1 560	1 425	320,9	14,13
VANCOUVER	407 969	413 987	431 147	471 844	212 447	214 095	4 172,3	113,09
BURNABY	131 121	136 508	145 161	158 858	71 501	73 320	1 796,0	88,45
NEW WESTMINSTER	38 215	38 552	39 972	43 585	18 922	18 435	465,1	161,61
COQUITLAM	55 252	61 119	69 291	84 021	31 682	35 010	681,1	123,36
BELCARRA	351	430	549	586	223	310	202,1	2,90
PORT COQUITLAM	23 837	27 537	29 115	36 773	13 430	13 710	1 366,5	26,91
PORT MOODY	11 604	14 918	15 754	17 712	7 726	7 950	762,1	23,24
NORTH VANCOUVER	63 560	64 911	68 241	75 157	35 565	36 535	465,1	161,61
NORTH VANCOUVER	31 788	33 954	35 698	38 436	19 858	19 760	3 586,8	10,77
WEST VANCOUVER	35 640	35 730	36 266	38 783	17 776	18 715	435,3	89,09
GRT VANCOUVER SUB.A	1 643	1 962	2 499	2 459	758	1 150	2,8	872,91
LIONS BAY	780	1 078	1 152	1 328	527	590	570,0	2,33
SEMIAHMOO	164	192	236	218	72	80	196,4	1,11
TSAWWASEN	50	84	173	450	87	60	232,0	1,94
MUSQUEAM 2	1 157	1 268	1 238	1 370	536	420	1 442,1	0,95
BURRARD INLET 3	129	130	97	186	25	30	178,8	1,04
MISSION 1	309	320	261	283	94	60	786,1	0,36
CAPILANO 5	1 346	1 602	1 731	1 880	651	695	1 382,4	1,36
GIBSONS	2 074	2 601	2 675	3 138	1 363	1 075	748,9	4,19
Région d'étude de Toronto								
TORONTO	633 114	599 282	612 289	635 395	320 589	342 885	6 540,3	97,15
EAST YORK	106 912	101 983	101 085	102 696	54 127	55 010	4 830,5	21,36
YORK	141 332	134 632	135 401	140 525	69 244	70 585	6 062,3	23,18
NORTH YORK	558 265	559 554	556 297	562 564	293 244	300 245	3 180,7	176,87
ETOBICOKE	297 043	298 733	302 973	309 993	163 156	168 015	2 501,4	123,93
SCARBOROUGH	387 056	443 361	484 676	524 598	234 810	261 290	2 794,9	187,70
VAUGHAN	17 776	29 678	65 058	111 359	15 714	34 540	404,4	275,34
MARKHAM	56 187	77 037	114 597	153 811	38 868	61 800	727,1	211,53
RICHMOND HILL	34 706	37 782	46 766	80 142	20 621	26 395	806,1	99,42
MISSISSAUGA	249 960	315 075	374 005	463 388	167 647	209 780	1 692,1	273,86

BRAMPTON	103 409	149 042	188 498	234 445	78 643	103 920	884,6	265,04
PICKERING	27 877	37 755	48 959	68 631	19 589	26 840	303,0	226,52
AJAX	20 766	25 479	36 550	57 350	13 028	19 720	847,1	67,70
AURORA	14 246	16 268	20 905	29 454	8 553	11 470	599,1	49,16
OAKVILLE	68 936	75 774	87 107	114 670	38 666	47 130	829,9	138,18
WHITCHURCH-STOUFFVILLE	12 880	13 558	15 135	18 357	6 610	8 025	88,7	206,85
KING	14 026	15 196	15 951	18 121	7 635	8 720	54,7	331,54
NEWMARKET	24 787	29 751	34 923	45 474	14 389	17 600	1 266,3	35,91
WHITBY	28 169	36 694	45 819	61 281	17 983	23 540	428,6	142,99
MILTON	20 750	28 066	32 037	32 075	14 020	16 775	87,4	367,20
HALTON HILLS	34 469	35 194	35 570	36 816	17 926	19 520	133,5	275,86
CALEDON	22 429	26 640	29 666	34 965	13 305	16 355	51,0	686,16
BURLINGTON	104 307	114 861	116 675	129 575	58 486	63 425	730,4	177,40
OSHAWA	107 011	117 526	123 651	129 344	54 707	62 070	901,9	143,41
UXBRIDGE	10 976	11 209	11 895	14 092	5 343	6 295	33,9	416,24
EAST GWILLIMBURY	10 635	12 564	14 644	18 367	5 980	7 530	74,9	245,14
Région d'étude de Montréal								
ROXBOROUGH	7 106	6 292	6 138	5 879	3 053	2 800	2 636,3	2,23
DOLLARD-DES-ORMEAUX	37 057	39 937	43 089	46 922	19 044	21 680	3 117,7	15,05
KIRKLAND	7 550	10 478	13 376	17 495	4 796	6 510	1 692,0	10,34
BEACONSFIELD	20 500	19 614	19 301	19 616	8 773	9 365	1 843,6	10,64
BAIE-D'URFÉ	3 971	3 674	3 571	3 849	1 632	1 815	638,3	6,03
SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE	3 738	4 088	4 140	4 030	1 579	1 755	393,9	10,23
SENNEVILLE	1 333	1 221	1 101	961	505	535	129,7	7,41
PIERREFONDS	35 626	38 360	39 605	48 735	18 544	19 630	1 998,2	24,39
SAINT-RAPHAEL-DE-L'Île-BIZARD	4 164	6 559	8 535	11 352	3 209	4 205	500,3	22,69
SAINTE-GENEVIÈVE	2 892	2 573	2 588	3 197	1 290	1 260	2 578,2	1,24
SAINT-JACQUES-LE-MINEUR	1 086	1 203	1 218	1 297	470	550	19,9	65,17
SAINT-MATHIEU	1 243	1 532	1 646	1 754	696	690	54,4	32,27
SAINT-PHILIPPE	2 321	3 110	3 357	3 572	1 312	1 465	58,3	61,32
LA PRAIRIE	9 264	10 627	11 072	14 938	4 727	5 145	344,6	43,35

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
CIRUR Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales

BROSSARD	40 713	52 235	57 441	64 793	24 335	28 355	1 440,5	44,98
CANDIAC	7 225	8 502	9 096	11 064	3 888	4 570	664,1	16,66
SAINTE-CATHERINE	5 081	6 371	7 020	9 805	2 609	3 160	1 082,2	9,06
DELSON	4 271	4 935	4 997	6 063	1 986	2 170	848,0	7,15
SAINT-CONSTANT	7 742	9 938	12 508	18 423	4 285	5 840	322,2	57,17
SAINT-ISIDORE	1 954	2 234	2 262	2 247	983	900	43,4	51,83
KAHNAWAKÉ 14	4 038	5 218	0	0	0	0	0,0	50,26
NAPIERVILLE	2 181	2 343	2 551	2 909	1 050	1 320	637,9	4,56
SAINT-CYPRIEN	981	1 115	1 154	1 232	468	440	12,6	97,56
SAINT-PATRICE-DE-SHERRINGTON	1 877	1 996	1 916	1 952	843	765	21,3	91,50
SAINT-ÉDOUARD	1 124	1 230	1 188	1 251	486	565	23,5	53,20
SAINT-MICHEL	1 604	1 792	1 739	2 113	760	845	36,8	57,37
SAINT-RÉMI	4 889	5 146	5 288	5 768	2 366	2 430	72,4	79,67
SAINTE-CLOTHILDE-DE-CHATEAU-GUAY	1 220	1 400	1 442	1 524	605	525	19,3	78,97
SAINT-JEAN-CHRYSOSTOME	1 488	1 523	1 550	1 699	711	680	17,1	99,15
SAINT-URBAIN-PREMIER	1 120	1 160	1 151	1 145	478	525	21,9	52,24
SAINTE-MARTINE	1 972	2 196	2 186	2 228	809	875	607,1	3,67
SAINT-PAUL-DE-CHATEAUGUAY	1 268	1 321	1 299	1 365	600	645	24,3	56,23
MERCIER	5 003	6 353	7 264	8 227	2 670	3 375	179,3	45,89
LÉRY	2 216	2 239	2 316	2 429	919	1 070	217,5	11,17
CHATEAUGUAY	36 582	36 933	37 865	39 833	16 253	17 395	1 125,2	35,40
HOWICK	674	703	621	636	334	205	795,0	0,80
TRÈS-SAINT-SACREMENT	1 394	1 354	1 362	1 294	597	610	13,3	97,40
MAPLE GROVE	1872	2 009	2 127	2 413	809	895	285,3	8,52
BEAUHARNOIS	7 725	7 026	6 519	6 449	2 889	2 740	159,5	40,44
SAINT-ÉTIENNE-DE-BEAUHARNOIS	811	813	771	811	363	350	19,5	41,62
SAINT-LOUIS-DE-GONZAGUE	1 317	1 378	1 387	1 413	582	680	17,9	79,15
MELOCHEVILLE	1 660	1 892	2 050	2 292	702	830	136,7	16,77
SAINT-TIMOTHÉE	6 219	6 903	7 454	8 292	2 716	3 225	121,9	68,02
POINTE-DES-CASCADES	726	692	641	691	313	270	258,8	2,67

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research

LES CÈDRES	2 393	3 029	3 321	3 836	1 235	1 525	51,4	74,57
NOTRE-DAME-DE-L'ÎLE-PERROT	2 635	3 233	4 325	5 372	1 486	2 020	189,4	28,36
ÎLE-PERROT	5 325	6 069	6 586	8 064	2 737	3 095	1 655,9	4,87
PINCOURT	7 960	8 751	9 121	9 639	3 855	4 200	1 165,5	8,27
TERRASSE-VAUDREUIL	1 827	1 743	1 665	1 744	724	800	1 761,6	0,99
DORION	5 872	5 749	5 469	5 920	2 750	2 630	1 600,0	3,70
VAUDREUIL	5 669	7 607	8 253	11 187	3 324	3 850	161,0	69,49
VAUDREUIL-SUR-LE-LAC	433	583	673	876	273	360	503,4	1,74
HUDSON	4 533	4 414	4 426	4 829	1 819	1 985	223,3	21,63
SAINT-LAZARE	3 036	4 219	5 064	9 057	1 884	2 370	134,0	67,60
SAINT-EUSTACHE	21 444	29 767	32 226	37 278	12 639	14 410	532,3	70,03
LAVALTRIE	1 496	2 053	2 690	4 365	754	935	1 781,6	2,45
SAINT-ANTOINE-DE-LAVALTRIE	1 590	2 422	2 630	3 061	931	1 025	46,4	66,01
SAINT-DAMASE	1 089	1 203	1 215	1 348	575	620	361,4	3,73
SAINT-DAMASE	1 171	1 151	1 129	1 089	385	605	14,5	74,89
SAINTE-MADELEINE	2 180	2 877	3 410	3 967	1 276	1 430	71,5	55,46
SAINT-CHARLES-SUR-RICHELIEU	368	401	346	389	155	150	156,2	2,49
SAINT-CHARLES	793	1 038	1 106	1 231	493	550	20,3	60,50
LA PRÉSENTATION	1 376	1 604	1 685	1 773	677	850	18,7	95,00
SAINT-DENIS	888	861	949	1 153	326	370	14,2	81,40
SAINT-DENIS	955	1 135	1 156	1 038	471	500	1 297,5	0,80
SAINTE-ANGÈLE-DE-MONNOIR	1 170	1 203	1 216	1 391	513	515	30,5	45,54
ROUGEMONT	940	972	893	1 159	549	420	329,3	3,52
SAINT-MICHEL-DE-ROUGEMONT	960	1 127	1 188	1 354	490	620	32,5	41,62
MARIEVILLE	4 881	4 824	4 913	5 164	1 970	2 235	1 446,5	3,57
SAINTE-MARIE-DE-MONNOIR	1 645	2 192	2 235	2 204	1 193	1 025	35,9	61,38
RICHELIEU	1 762	1 832	2 020	2 843	710	965	1 022,7	2,78
NOTRE-DAME-DE-BONSECOURS	939	1 167	1 210	1 384	713	600	50,5	27,42
SAINT-MATHIAS	1 983	2 929	3 065	3 553	1 271	1 330	73,7	48,23
SAINT-JEAN-BAPTISTE	2 277	2 726	2 711	2 879	1 359	1 325	43,0	66,90
OTTERBURN PARK	4 197	4 268	4 571	6 046	1 669	1 925	1 160,5	5,21

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research CIRUR

MONT-SAINT-HILAIRE	7 826	10 066	10 588	12 341	4 285	4 755	256,2	48,17
SAINTE-ANNE-DE-SABREVOIS	1 285	1 587	1 599	1 735	705	685	38,3	45,25
MONT-SAINT-GRÉGOIRE	650	740	830	885	350	420	444,7	1,99
SAINT-GRÉGOIRE-LE-GRAND	1 469	1 790	1 904	2 138	756	850	27,8	76,91
IBERVILLE	8 951	8 255	8 547	9 352	3 249	3 705	1 908,6	4,90
SAINT-ATHANASE	3 733	5 354	5 715	6 411	2 404	2 530	120,6	53,17
SAINT-BLAISE	1 446	1 918	1 671	1 893	907	735	27,7	68,43
SAINT-JEAN-SUR-RICHELIEU	34 603	35 643	34 745	37 607	16 367	16 065	793,4	47,40
L'ACADIE	2 439	3 832	4 449	5 074	1 749	2 015	73,3	68,82
SAINT-LUC	7 141	8 816	10 951	15 008	3 855	4 985	293,0	51,22
CHAMBLY	11 896	12 196	12 869	15 893	5 371	5 690	634,2	25,06
CARIGNAN	3 616	4 544	4 784	5 386	2 103	2 210	86,4	62,35
SAINT-BASILE-LE-GRAND	5 895	7 489	8 852	10 127	3 009	4 190	290,7	34,84
SAINT-BRUNO-DE-MONTARVILLE	21 444	22 972	23 103	23 849	10 670	11 260	570,7	41,79
SAINT-HUBERT	50 156	60 574	66 218	74 027	25 844	29 845	1 170,9	63,22
GREENFIELD PARK	18 552	18 526	18 290	17 652	8 141	8 330	3 854,1	4,58
LEMOYNE	7 225	6 137	5 634	5 412	2 791	2 485	5 637,5	0,96
SAINT-LAMBERT	20 472	20 558	20 030	20 976	9 895	10 005	3 267,3	6,42
LONGUEUIL	123 240	124 323	125 441	129 874	57 178	57 960	3 043,0	42,68
BOUCHERVILLE	25 721	29 702	31 116	33 796	13 991	15 960	487,5	69,33
MCMASTERVILLE	3 200	3 612	3 665	3 689	1 531	1 650	1 229,7	3,00
BELOEIL	16 027	17 541	17 958	18 516	7 610	8 225	771,2	24,01
SAINT-MATHIEU-DE-BELOEIL	807	1 535	1 783	1 947	668	885	48,6	40,03
SAINTE-JULIE	8 774	14 245	15 502	20 632	6 055	7 160	430,6	47,91
VARENNES	6 537	8 764	10 489	14 758	4 060	5 055	157,1	93,96
SAINT-AMABLE	3 158	4 268	4 531	5 804	1 493	1 600	155,7	37,28
SAINT-MARC-SUR-RICHELIEU	1 168	1 545	1 641	1 851	643	815	31,1	59,52
VERCHÈRES	3 617	4 473	4 530	4 781	1 854	5 045	65,7	72,78
CALIXA-LAVALLÉE	397	436	458	448	145	220	14,2	31,57
SAINT-ANTOINE-SUR-RICHELIEU	1 658	1 488	1 500	1 576	602	555	23,8	66,24
CONTRECOEUR	4 692	5 449	5 553	5 501	2 342	2 215	89,4	61,51

SAINT-PAUL	2 803	3 469	3 388	3 648	1 401	1 385	75,4	48,39
CRABTREE	1 950	1 950	1 979	2 157	918	930	1 225,6	1,76
SACRÉ-COEUR-DE-JÉSUS	822	1 047	1 086	1 143	443	440	49,9	22,90
SAINTE-MARIE-SALOMÉ	978	1 013	1 074	1 116	395	465	32,4	34,45
SAINT-ESPRIT	1 741	1 809	1 774	1 845	686	800	33,9	54,36
SAINT-ALEXIS	474	482	461	477	195	170	72,3	6,60
SAINT-ALEXIS	746	733	703	738	315	275	20,2	36,60
SAINT-JACQUES	2 095	2 152	2 153	2 251	932	945	397,0	5,67
SAINT-JACQUES	1 434	1 580	1 564	1 542	695	680	26,1	59,03
SAINTE-JULIENNE	3 645	4 667	4 972	6 092	1 541	1 590	59,4	102,49
SAINT-SULPICE	1 583	1 812	1 969	2 549	818	830	95,4	26,73
L'ASSOMPTION	4 847	4 844	5 280	5 706	2 064	2 410	2 756,5	2,07
L'ASSOMPTION	2 556	3 458	3 617	5 124	1 503	1 575	79,4	64,51
REPENTIGNY	26 915	34 421	40 778	49 630	15 697	19 885	2 032,4	24,42
LE GARDEUR	6 146	8 312	9 230	13 814	3 484	4 075	314,0	44,00
CHARLEMAGNE	4 071	4 827	5 331	5 598	2 067	2 540	3 180,7	1,76
LACHENAIE	7 184	8 631	10 177	15 074	3 592	4 695	352,3	42,79
MASCOUCHE	14 424	20 345	21 285	25 828	8 081	8 870	239,3	107,95
L'ÉPIPHANIE	2 919	2 971	2 846	3 469	1 111	1 070	1 410,2	2,46
L'ÉPIPHANIE	1 975	2 146	2 152	2 412	878	835	43,8	55,32
SAINT-GÉRARD-MAJELLA	1 497	2 361	2 514	3 226	931	1 165	101,1	31,91
SAINT-ROCH-DE-L'ACHIGAN	3 079	3 437	3 535	3 795	1 335	1 490	50,3	75,50
LA PLAINE	2 620	4 855	5 996	10 576	1 925	2 385	266,4	39,70
SAINT-ROCH-OUEST	381	390	383	357	154	150	14,7	24,24
LAURENTIDES	1 819	1 947	2 018	2 336	743	740	609,9	3,83
SAINT-LIN	3 652	4 954	5 398	6 734	1 761	1 910	59,4	113,31
BOISBRIAND	10 255	13 473	14 360	21 124	5 592	6 460	773,2	27,32
ROSEMÈRE	7 189	7 778	8 673	11 198	3 584	4 005	1 097,8	10,20
SAINTE-THÉRÈSE	17 630	18 751	19 336	24 158	8 245	8 670	2 394,3	10,09
LORRAINE	5 424	6 950	7 334	8 410	2 941	3 565	1 540,3	5,46
BLAINVILLE	12 630	14 682	16 175	22 679	5 806	7 235	410,9	52,20

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
CIRUR Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales

BOIS-DES-FILION	4 375	4 874	4 935	6 337	1 920	2 075	1 616,6	3,92
TERREBONNE	19 902	25 940	31 310	39 678	10 738	14 205	542,3	73,17
SAINTE-ANNE-DES-PLAINES	5 345	7 652	8 931	10 787	2 685	3 320	117,0	92,23
NEW GLASGOW	144	163	151	167	69	75	256,9	0,65
SAINTE-SOPHIE	4 128	5 837	6 304	7 377	2 249	2 480	67,9	108,65
SAINT-ANTOINE	6 923	7 013	7 691	10 232	3 158	3 630	1 039,8	9,84
SAINT-JÉRÔME	25 353	25 122	23 316	23 384	10 569	9 355	1 480,9	15,79
LAFONTAINE	4 458	4 799	5 344	7 365	2 057	2 440	477,9	15,41
BELLEFEUILLE	3 954	5 868	7 697	11 005	2 429	3 530	211,2	52,11
LAVAL	247 922	268 348	284 164	314 398	124 729	138 035	1 281,2	245,40
MONTRÉAL-EST	4 372	3 778	3 592	3 767	1 562	1 490	304,3	12,38
ANJOU	36 777	37 349	36 916	37 210	18 868	18 805	2 726,0	13,65
MONTRÉAL-NORD	97 712	94 914	90 303	85 516	42 143	39 085	2 753,0	11,03
SAINT-LÉONARD	78 906	79 433	75 947	73 120	40 166	37 930	5 655,1	12,93
MONTRÉAL	1 087 926	1 018 675	1 015 420	1 017 666	458 542	453 270	5 741,7	177,24
OUTREMONT	27 241	24 338	23 080	22 935	11 134	11 275	6 232,3	3,68
WESTMOUNT	22 466	20 480	20 011	20 239	9 608	10 380	5 110,9	3,96
VERDUN	68 310	61 291	60 246	61 307	25 698	25 590	7 513,1	8,16
LASALLE	77 074	76 301	75 621	73 804	37 350	36 345	4 494,8	16,42
MONTRÉAL-OUEST	6 019	5 515	5 382	5 180	2 548	2 540	3 177,9	1,63
HAMPSTEAD	7 615	7 598	7 451	8 645	3 429	3 750	4 884,2	1,77
SAINT-PIERRE	6 039	5 305	4 944	4 967	2 251	2 140	2 310,2	2,15
LACHINE	41 674	37 523	34 906	35 266	16 999	15 310	2 029,1	17,38
CÔTE-SAINT-LUC	25 993	27 533	28 582	28 700	12 521	12 810	3 980,6	7,21
MONT-ROYAL	20 551	19 247	18 350	18 212	8 616	9 275	2 451,1	7,43
SAINT-LAURENT	64 780	65 905	67 002	72 402	32 436	32 165	1 564,1	46,29
DORVAL	19 225	17 723	17 354	17 249	8 985	8 780	835,7	20,64
POINTE-CLAIRE	26 056	24 573	26 026	27 647	11 666	12 715	1 440,7	19,19
DEUX-MONTAGNES	9 031	9 887	10 531	13 035	4 256	4 385	2 154,5	6,05
SAINTE-MARTHE-SUR-LE-LAC	4 756	5 586	6 143	7 410	2 219	2 560	822,4	9,01
POINTE-CALUMET	2 520	2 935	3 450	4 482	1 015	1 240	914,7	4,90

SAINT-JOSEPH-DU-LAC	1 959	2 272	2 691	4 312	977	1 240	105,6	40,82
OKA	1 498	1 541	1 532	1 658	586	625	398,6	4,16
OKA	1 003	1 267	1 480	1 656	680	685	29,5	56,13
SAINT-PLACIDE	281	314	326	364	296	160	387,2	0,94
SAINT-PLACIDE	697	831	942	1 023	167	365	24,9	41,02
MIRABEL	13 631	14 082	13 875	17 971	5 525	6 120	36,5	492,26
SAINT-COLOMBAN	1 792	2 279	2 684	3 645	857	985	38,7	94,25

Source: Statistique Canada.

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales CIRUR

Tableau B.2
Les régions d'étude : variation de la population (1976 à 1991) et variation de la main-d'oeuvre (1981 à 1986) par subdivision de recensement

	Variation de la population (%)			Variation de la main d'oeuvre(%)
Municipalité	1976-1981	1981-1986	1986-1991	1981-1986
Région d'étude de Halifax				
W. HANTS	-1,4	7,1	2,0	14,3
E. HANTS	5,9	17,8	6,1	26,9
INDIAN BROOK	9,4	8,6	13,7	-56,8
HALIFAX SUB.A	0,6	10,8	10,5	24,1
SUB.B	10,5	12,0	19,8	30,7
SUB.C	16,4	14,2	18,6	20,7
SUB.D	42,7	24,2	15,6	35,8
COLE HARBOUR 30	-	250,0	442,9	-
HALIFAX	-2,6	-0,9	0,8	1,9
DARTMOUTH	-4,3	4,6	3,9	11,5
BEDFORD	36,6	18,2	45,0	27,2
HALIFAX SUB.E	8,3	12,2	12,8	20,0
SHUBENACADIE 13	-	-	-	-
WINDSOR	-1,5	0,5	-1,1	5,3
Région d'étude de Winnipeg				
ST.PIERRE-JOLYS	1,4	-0,8	-0,5	-2,5
NIVERVILLE	6,1	9,2	4,3	32,8
STE.ANNE	9,3	4,8	5,3	-1,4
TACHE	32,7	13,3	13,4	24,9
RITCHOT	12,9	7,6	12,2	25,4
MACDONALD	4,8	5,3	11,6	23,5
CARTIER	-2,5	3,5	6,5	19,2
ST.FRANCOIS XAVIER	12,7	6,0	8,6	11,9
WINNIPEG	0,5	5,3	3,7	6,1
SPRINGFIELD	29,2	9,4	12,9	20,7
GARSON	9,7	-1,8	2,2	-26,6
E. ST.PAUL	6,6	21,9	32,7	40,1
W. ST.PAUL	6,6	14,3	16,6	11,3
ST.ANDREWS	16,9	9,6	8,1	22,5
SELKIRK	1,6	-0,2	-2,0	5,5
ROSSER	4,4	-2,0	4,9	16,7
ROCKWOOD	-3,8	20,3	1,0	61,3
STONEWALL	21,1	6,0	27,6	-25,5
Région d'étude de Calgary				
STRATHMORE	93,0	17,6	18,1	3,4

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales CIRUR

FOOTHILLS NO.31	12,3	-2,9	16,1	12,5
TURNER VALLEY	15,7	-3,1	6,4	1,9
BLACK DIAMOND	15,2	2,9	9,2	-14,2
OKOTOKS	111,7	35,6	28,9	28,2
ROCKY VIEW NO.44	25,4	1,2	13,7	16,8
CALGARY	25,7	7,3	11,7	0,2
CHESTERMERE LAKE	131,9	19,9	57,2	6,3
COCHRANE	138,7	18,2	25,7	16,1
AIRDRIE	494,5	23,5	19,9	17,0
IRRICANA	111,4	19,9	21,4	13,4
CROSSFIELD	71,6	5,0	24,0	16,9
SARCEE 145	81,4	0,0	-	-
Région d'étude de Vancouver				
LANGLEY	22,0	20,1	23,6	19,1
LANGLEY	50,3	9,5	19,4	-0,6
MAPLE RIDGE	9,8	11,8	34,4	10,6
PITT MEADOWS	33,0	28,8	39,3	24,7
SURREY	26,9	23,3	35,1	15,5
WHITE ROCK	8,9	6,2	13,4	8,2
DELTA	16,3	6,6	11,8	10,5
RICHMOND	20,7	12,8	16,7	11,7
UNIV. ENDOWMENT AREA	14,2	-9,8	25,7	-8,7
VANCOUVER	1,5	4,1	9,4	0,8
BURNABY	4,1	6,3	9,4	2,5
NEW WESTMINSTER	0,9	3,7	9,0	-2,8
COQUITLAM	10,6	13,4	21,3	10,5
BELCARRA	22,5	27,7	6,7	39,0
PORT COQUITLAM	15,5	5,7	26,3	2,1
PORT MOODY	28,6	5,6	12,4	2,9
NORTH VANCOUVER	2,1	5,1	10,1	2,7
NORTH VANCOUVER	6,8	5,1	7,7	-0,5
WEST VANCOUVER	0,3	1,5	6,9	5,3
GRT VANCOUVER SUB.A	19,4	27,4	-1,6	51,7
LIONS BAY	38,2	6,9	15,3	12,0
SEMIAHMOO	17,1	22,9	-7,8	11,1
TSAWWASEN	68,0	106,0	160,1	-31,0
MUSQUEAM 2	9,6	-2,4	10,7	-21,8
BURRARD INLET 3	0,8	-25,4	91,8	20,0
MISSION 1	3,6	-18,4	8,4	-36,2
CAPILANO 5	19,0	8,1	8,6	6,8
GIBSONS	25,4	2,8	17,3	-21,1

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
CIRUR Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales

Région d'étude de Toronto				
TORONTO	-5,3	2,2	3,8	7,0
EAST YORK	-4,8	-0,9	1,6	1,6
YORK	-4,7	0,6	3,8	1,9
NORTH YORK	0,2	-0,6	1,1	2,4
ETOBICOKE	0,6	1,4	2,3	3,0
SCARBOROUGH	14,5	9,3	8,2	11,3
VAUGHAN	67,0	119,2	71,2	119,8
MARKHAM	37,1	48,8	34,2	59,0
RICHMOND HILL	8,9	23,8	71,4	28,0
MISSISSAUGA	26,1	18,7	23,9	25,1
BRAMPTON	44,1	26,5	24,4	32,1
PICKERING	35,4	29,7	40,2	37,0
AJAX	22,7	43,5	56,9	51,4
AURORA	14,2	28,5	40,9	34,1
OAKVILLE	9,9	15,0	31,6	21,9
WHITCHURCH-STOUFFVILLE	5,3	11,6	21,3	21,4
KING	8,3	5,0	13,6	14,2
NEWMARKET	20,0	17,4	30,2	22,3
WHITBY	30,3	24,9	33,7	30,9
MILTON	35,3	14,1	0,1	19,7
HALTON HILLS	2,1	1,1	3,5	8,9
CALEDON	18,8	11,4	17,9	22,9
BURLINGTON	10,1	1,6	11,1	8,4
OSHAWA	9,8	5,2	4,6	13,5
UXBRIDGE	2,1	6,1	18,5	17,8
EAST GWILLIMBURY	18,1	16,6	25,4	25,9
Région d'étude de Montréal				
ROXBOROUGH	-11,5	-2,4	-4,2	-8,3
DOLLARD-DES-ORMEAUX	7,8	7,9	8,9	13,8
KIRKLAND	38,8	27,7	30,8	35,7
BEACONSFIELD	-4,3	-1,8	1,6	6,7
BAIE-D'URFÉ	-7,5	-2,8	7,8	11,2
SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE	9,4	1,3	-2,7	11,1
SENNEVILLE	-8,4	-9,8	-12,7	5,9
PIERREFONDS	7,7	3,2	23,1	5,9
SAINT-RAPHAEL-DE-L'ÎLE-BIZ.	57,5	30,1	33,0	31,0
SAINTE-GENEVIÈVE	-11,0	0,6	23,5	-2,3
SAINT-JACQUES-LE-MINEUR	10,8	1,2	6,5	17,0
SAINT-MATHIEU	23,3	7,4	6,6	-0,9
SAINT-PHILIPPE	34,0	7,9	6,4	11,7

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
CIRUR Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales

LA PRAIRIE	14,7	4,2	34,9	8,8
BROSSARD	28,3	10,0	12,8	16,5
CANDIAC	17,7	7,0	21,6	17,5
SAINTE-CATHERINE	25,4	10,2	39,7	21,1
DELSON	15,5	1,3	21,3	9,3
SAINT-CONSTANT	28,4	25,9	47,3	36,3
SAINT-ISIDORE	14,3	1,3	-0,7	0,0
KAHNAWAKÉ 14	29,2	-100,0	-	-
NAPIERVILLE	7,4	8,9	14,0	25,7
SAINT-CYPRIEN	13,7	3,5	6,8	-8,0
SAINT-PATRICE-DE-SHERRINGTON	6,3	-4,0	1,9	-9,3
SAINT-ÉDOUARD	9,4	-3,4	5,3	16,3
SAINT-MICHEL	11,7	-3,0	21,5	11,2
SAINT-RÉMI	5,3	2,8	9,1	2,7
SAINTE-CLOTHILDE-DE-CHAT'Y	14,8	3,0	5,7	-13,2
SAINT-JEAN-CHRYSOSTOME	2,4	1,8	9,6	-4,4
SAINT-URBAIN-PREMIER	3,6	-0,8	0,0	9,8
SAINTE-MARTINE	11,4	-0,5	1,9	8,2
SAINT-PAUL-DE-CHATEAUGUAY	4,2	-1,7	5,1	7,5
MERCIER	27,0	14,3	13,3	26,4
LÉRY	1,0	3,4	4,9	16,4
CHATEAUGUAY	1,0	2,5	5,2	7,0
HOWICK	4,3	-11,7	2,4	-38,6
TRÈS-SAINT-SACREMENT	-2,9	0,6	-5,0	2,2
MAPLE GROVE	7,3	5,9	13,4	10,6
BEAUHARNOIS	-9,0	-7,2	-1,1	-5,2
SAINT-ÉTIENNE-DE-BEAUHARNOIS	0,2	-5,2	5,2	-3,5
SAINT-LOUIS-DE-GONZAGUE	4,6	0,7	1,9	16,8
MELOCHEVILLE	14,0	8,4	11,8	18,2
SAINT-TIMOTHÉE	11,0	8,0	11,2	18,7
POINTE-DES-CASCADES	-4,7	-7,4	7,8	-13,7
LES CÈDRES	26,6	9,6	15,5	23,5
NOTRE-DAME-DE-L'ÎLE-PERROT	22,7	33,8	24,2	35,9
ÎLE-PERROT	14,0	8,5	22,4	13,1
PINCOURT	9,9	4,2	5,7	8,9
TERRASSE-VAUDREUIL	-4,6	-4,5	4,7	10,5
DORION	-2,1	-4,9	8,2	-4,4
VAUDREUIL	34,2	8,5	35,6	15,8
VAUDREUIL-SUR-LE-LAC	34,6	15,4	30,2	31,9
HUDSON	-2,5	0,3	9,1	9,1
SAINT-LAZARE	39,0	20,0	78,9	25,8

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
CIRUR

SAINT-EUSTACHE	38,8	8,3	15,7	14,0
LAVALTRIE	37,2	31,0	62,3	24,0
SAINT-ANTOINE-DE-LAVALTRIE	52,3	8,6	16,4	10,1
SAINT-DAMASE	10,5	1,0	10,9	7,8
SAINT-DAMASE	-1,7	-1,9	-3,5	57,1
SAINTE-MADELEINE	32,0	18,5	16,3	12,1
SAINT-CHARLES-SUR-RICHELIEU	9,0	-13,7	12,4	-3,2
SAINT-CHARLES	30,9	6,6	11,3	11,6
LA PRÉSENTATION	16,6	5,0	5,2	25,6
SAINT-DENIS	-3,2	10,2	21,5	13,5
SAINT-DENIS	18,8	1,9	-10,2	6,2
SAINTE-ANGÈLE-DE-MONNOIR	2,8	1,1	14,4	0,4
ROUGEMONT	3,4	-8,1	29,8	-23,5
SAINT-MICHEL-DE-ROUGEMONT	17,4	5,4	14,0	26,5
MARIEVILLE	-1,2	1,8	5,1	13,5
SAINTE-MARIE-DE-MONNOIR	33,3	2,0	-1,4	-14,1
RICHELIEU	4,0	10,3	40,7	35,9
NOTRE-DAME-DE-BONSECOURS	24,3	3,7	14,4	-15,8
SAINT-MATHIAS	47,7	4,6	15,9	4,6
SAINT-JEAN-BAPTISTE	19,7	-0,8	6,2	-2,5
OTTERBURN PARK	1,7	7,1	32,3	15,3
MONT-SAINT-HILAIRE	28,6	5,2	16,6	11,0
SAINTE-ANNE-DE-SABREVOIS	23,5	0,8	8,5	-2,8
MONT-SAINT-GRÉGOIRE	13,8	12,2	6,6	20,0
SAINT-GRÉGOIRE-LE-GRAND	21,9	6,4	12,3	12,4
IBERVILLE	-7,8	3,5	9,4	14,0
SAINT-ATHANASE	43,4	6,7	12,2	5,2
SAINT-BLAISE	32,6	-12,9	13,3	-19,0
SAINT-JEAN-SUR-RICHELIEU	3,0	-2,5	8,2	-1,8
L'ACADIE	57,1	16,1	14,0	15,2
SAINT-LUC	23,5	24,2	37,0	29,3
CHAMBLY	2,5	5,5	23,5	5,9
CARIGNAN	25,7	5,3	12,6	5,1
SAINT-BASILE-LE-GRAND	27,0	18,2	14,4	39,2
SAINT-BRUNO-DE-MONTARVILLE	7,1	0,6	3,2	5,5
SAINT-HUBERT	20,8	9,3	11,8	15,5
GREENFIELD PARK	-0,1	-1,3	-3,5	2,3
LEMOYNE	-15,1	-8,2	-3,9	-11,0
SAINT-LAMBERT	0,4	-2,6	4,7	1,1
LONGUEUIL	0,9	0,9	3,5	1,4
BOUCHERVILLE	15,5	4,8	8,6	14,1

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
CIRUR Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales

MCMASTERVILLE	12,9	1,5	0,7	7,8
BELOEIL	9,4	2,4	3,1	8,1
SAINT-MATHIEU-DE-BELOEIL	90,2	16,2	9,2	32,5
SAINTE-JULIE	62,4	8,8	33,1	18,2
VARENNES	34,1	19,7	40,7	24,5
SAINT-AMABLE	35,1	6,2	28,1	7,2
SAINT-MARC-SUR-RICHELIEU	32,3	6,2	12,8	26,7
VERCHÈRES	23,7	1,3	5,5	172,1
CALIXA-LAVALLÉE	9,8	5,0	-2,2	51,7
SAINT-ANTOINE-SUR-RICHELIEU	-10,3	0,8	5,1	-7,8
CONTRECOEUR	16,1	1,9	-0,9	-5,4
SAINT-PAUL	23,8	-2,3	7,7	-1,1
CRABTREE	0,0	1,5	9,0	1,3
SACRÉ-COEUR-DE-JÉSUS	27,4	3,7	5,2	-0,7
SAINTE-MARIE-SALOME	3,6	6,0	3,9	17,7
SAINT-ESPRIT	3,9	-1,9	4,0	16,6
SAINT-ALEXIS	1,7	-4,4	3,5	-12,8
SAINT-ALEXIS	-1,7	-4,1	5,0	-12,7
SAINT-JACQUES	2,7	0,0	4,6	1,4
SAINT-JACQUES	10,2	-1,0	-1,4	-2,2
SAINTE-JULIENNE	28,0	6,5	22,5	3,2
SAINT-SULPICE	14,5	8,7	29,5	1,5
L'ASSOMPTION	-0,1	9,0	8,1	16,8
L'ASSOMPTION	35,3	4,6	41,7	4,8
REPENTIGNY	27,9	18,5	21,7	26,7
LE GARDEUR	35,2	11,0	49,7	17,0
CHARLEMAGNE	18,6	10,4	5,0	22,9
LACHENAIE	20,1	17,9	48,1	30,7
MASCOUCHE	41,0	4,6	21,3	9,8
L'ÉPIPHANIE	1,8	-4,2	21,9	-3,7
L'ÉPIPHANIE	8,7	0,3	12,1	-4,9
SAINT-GÉRARD-MAJELLA	57,7	6,5	28,3	25,1
SAINT-ROCH-DE-L'ACHIGAN	11,6	2,9	7,4	11,6
LA PLAINE	85,3	23,5	76,4	23,9
SAINT-ROCH-OUEST	2,4	-1,8	-6,8	-2,8
LAURENTIDES	7,0	3,6	15,8	-0,4
SAINT-LIN	35,7	9,0	24,7	8,5
BOISBRIAND	31,4	6,6	47,1	15,5
ROSEMÈRE	8,2	11,5	29,1	11,7
SAINTE-THÉRÈSE	6,4	3,1	24,9	5,2
LORRAINE	28,1	5,5	14,7	21,2

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
CIRUR Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales

BLAINVILLE	16,2	10,2	40,2	24,6
BOIS-DES-FILION	11,4	1,3	28,4	8,1
TERREBONNE	30,3	20,7	26,7	32,3
SAINTE-ANNE-DES-PLAINES	43,2	16,7	20,8	23,6
NEW GLASGOW	13,2	-7,4	10,6	8,7
SAINTE-SOPHIE	41,4	8,0	17,0	10,3
SAINT-ANTOINE	1,3	9,7	33,0	14,9
SAINT-JÉRÔME	-0,9	-7,2	0,3	0,0
LAFONTAINE	7,6	11,4	37,8	18,6
BELLEFEUILLE	48,4	31,2	43,0	45,3
LAVAL	8,2	5,9	10,6	10,7
MONTRÉAL-EST	-13,8	-4,9	4,9	-4,8
ANJOU	1,6	-1,2	0,8	-0,3
MONTRÉAL-NORD	-2,9	-4,9	-5,3	-7,3
SAINT-LÉONARD	0,7	-4,4	-3,7	-5,8
MONTRÉAL	-6,4	-0,3	0,2	-1,1
OUTREMONT	-10,7	-5,2	-0,5	1,3
WESTMOUNT	-8,8	-2,3	1,1	8,0
VERDUN	-10,3	-7,0	1,8	-9,9
LASALLE	-1,0	-0,9	-2,4	-2,7
MONTRÉAL-OUEST	-8,4	-2,4	-3,8	-0,3
HAMPSTEAD	-0,2	-1,9	16,0	9,4
SAINT-PIERRE	-12,2	-6,8	0,5	-4,9
LACHINE	-10,0	-7,0	1,0	-9,9
CÔTE-SAINT-LUC	5,9	3,8	0,4	2,3
MONT-ROYAL	-6,3	-4,7	-0,8	7,6
SAINT-LAURENT	1,7	1,7	8,1	-0,8
DORVAL	-7,8	-2,1	-0,8	-2,3
POINTE-CLAIRE	-5,7	5,9	6,2	9,0
DEUX-MONTAGNES	9,5	6,5	23,8	3,0
SAINTE-MARTHE-SUR-LE-LAC	17,5	10,0	20,6	15,4
POINTE-CALUMET	16,5	17,5	29,9	22,2
SAINT-JOSEPH-DU-LAC	16,0	18,4	60,2	26,9
OKA	2,9	-0,8	8,2	6,7
OKA	26,3	16,8	11,9	0,7
SAINT-PLACIDE	11,7	3,8	11,7	-45,9
SAINT-PLACIDE	19,2	13,4	8,6	118,6
MIRABEL	3,3	-1,5	29,5	10,8
SAINT-COLOMBAN	27,2	17,8	35,8	14,9

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
CIRUR Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales

Tableau B.3
Les régions d'étude : la part de la croissance régionale * de la population et de la main-d'oeuvre (1981 à 1986) par subdivision de recensement

	Part de la croissance de la population régionale (%)		Part de la croissance de la main-d'oeuvre régionale (%)
Municipalité	1981-1986	1986-1991	1981-1986
Région d'étude de Halifax			
W. HANTS	3,9	1,0	3,5
E. HANTS	11,6	4,1	8,4
INDIAN BROOK	0,2	0,4	Déclin
HALIFAX SUB.A	5,6	5,4	6,6
SUB.B	4,3	6,9	5,5
SUB.C	21,1	27,6	17,2
SUB.D	27,6	19,4	22,5
COLE HARBOUR 30	0,0	0,1	0,0
HALIFAX	Déclin	3,4	6,1
DARTMOUTH	12,5	9,9	18,9
BEDFORD	5,4	13,9	4,9
HALIFAX SUB.E	7,7	8,0	6,0
SHUBENACADIE 13	0,0	0,0	0,0
WINDSOR	0,1	Déclin	0,5
Région d'étude de Winnipeg			
ST.PIERRE-JOLYS	Déclin	Déclin	Déclin
NIVERVILLE	0,3	0,2	0,7
STE.ANNE	0,2	0,3	Déclin
TACHE	2,2	3,1	2,7
RITCHOT	0,9	1,9	2,0
MACDONALD	0,5	1,4	1,6
CARTIER	0,3	0,7	0,9
ST.FRANCOIS XAVIER	0,1	0,2	0,2
WINNIPEG	84,0	76,1	73,8
SPRINGFIELD	2,4	4,3	3,8
GARSON	Déclin	0,0	Déclin
E. ST. PAUL	2,2	4,9	2,9
W. ST. PAUL	1,1	1,8	0,7
ST.ANDREWS	2,1	2,4	3,6
SELKIRK	Déclin	Déclin	1,0
ROSSER	Déclin	0,2	0,5
ROCKWOOD	3,3	0,2	5,6
STONEWALL	0,4	2,2	Déclin

ICURR Interprovincial Committee on Urban and Regional Research
Comité interprovincial de recherche urbaine et régionale CIRUR

Région d'étude de Calgary			
STRATHMORE	1,1	0,7	1,2
FOOTHILLS NO.31	Déclin	1,8	12,8
TURNER VALLEY	Déclin	0,1	0,2
BLACK DIAMOND	0,1	0,2	Déclin
OKOTOKS	2,8	1,7	11,8
ROCKY VIEW NO.44	0,4	2,8	30,5
CALGARY	89,5	86,2	17,9
CHESTERMERE LAKE	0,2	0,4	0,4
COCHRANE	1,3	1,2	6,3
AIRDRIE	4,1	2,4	16,0
IRRICANA	0,2	0,2	0,7
CROSSFIELD	0,1	0,4	2,1
SARCEE 145	Déclin	1,9	Déclin
Région d'étude de Vancouver			
LANGLEY	7,9	5,7	10,5
LANGLEY	1,3	1,4	Déclin
MAPLE RIDGE	3,4	5,6	4,2
PITT MEADOWS	1,6	1,4	2,0
SURREY	30,4	28,8	29,0
WHITE ROCK	0,7	0,9	1,1
DELTA	4,4	4,2	10,0
RICHMOND	10,9	8,2	16,2
UNIV. ENDOWMENT AREA	Déclin	0,4	Déclin
VANCOUVER	15,2	18,4	4,5
BURNABY	7,7	6,2	5,0
NEW WESTMINSTER	1,3	1,6	Déclin
COQUITLAM	7,2	6,7	9,1
BELCARRA	0,1	0,0	0,2
PORT COQUITLAM	1,4	3,5	0,8
PORT MOODY	0,7	0,9	0,6
NORTH VANCOUVER	3,0	3,1	2,7
NORTH VANCOUVER	1,5	1,2	Déclin
WEST VANCOUVER	0,5	1,1	2,6
GRT VANCOUVER SUB.A	0,5	Déclin	1,1
LIONS BAY	0,1	0,1	0,2
SEMIAHMOO	0,0	0,0	0,0
TSAWWASEN	0,1	0,1	Déclin
MUSQUEAM 2	Déclin	0,1	Déclin
BURRARD INLET 3	Déclin	0,0	0,0
MISSION 1	Déclin	0,0	Déclin

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
CIRUR

CAPILANO 5	0,1	0,1	0,1
GIBSONS	0,1	0,2	Déclin
Région d'étude de Toronto			
TORONTO	4,2	4,9	9,4
EAST YORK	Déclin	0,3	0,4
YORK	0,2	1,1	0,6
NORTH YORK	Déclin	1,3	3,0
ETOBICOKE	1,4	1,5	2,1
SCARBOROUGH	13,2	8,4	11,2
VAUGHAN	11,3	9,7	8,0
MARKHAM	12,0	8,2	9,7
RICHMOND HILL	2,9	7,0	2,4
MISSISSAUGA	18,9	18,8	17,8
BRAMPTON	12,6	9,6	10,7
PICKERING	3,6	4,1	3,1
AJAX	3,5	4,4	2,8
AURORA	1,5	1,8	1,2
OAKVILLE	3,6	5,8	3,6
WHITCHURCH-STOUFFVILLE	0,5	0,7	0,6
KING	0,2	0,5	0,5
NEWMARKET	1,7	2,2	1,4
WHITBY	2,9	3,2	2,3
MILTON	1,3	0,0	1,2
HALTON HILLS	0,1	0,3	0,7
CALEDON	1,0	1,1	1,3
BURLINGTON	0,6	2,7	2,1
OSHAWA	2,0	1,2	3,1
UXBRIDGE	0,2	0,5	0,4
EAST GWILLIMBURY	0,7	0,8	0,7

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
CIRUR

Région d'étude de Montréal			
ROXBOROUGH	Déclin	Déclin	Déclin
DOLLARD-DES-ORMEAUX	3,1	1,5	3,2
KIRKLAND	2,9	1,6	2,1
BEACONSFIELD	Déclin	0,1	0,7
BAIE-D'URFÉ	Déclin	0,1	0,2
SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE	0,1	Déclin	0,2
SENNEVILLE	Déclin	Déclin	0,0
PIERREFONDS	1,2	3,6	1,3
SAINT-RAPHAEL-DE-L'ÎLE-BIZARD	2,0	1,1	1,2
SAINTE-GENEVIÈVE	0,0	0,2	Déclin
SAINT-JACQUES-LE-MINEUR	0,0	0,0	0,1
SAINT-MATHIEU	0,1	0,0	Déclin
SAINT-PHILIPPE	0,2	0,1	0,2
LA PRAIRIE	0,4	1,5	0,5
BROSSARD	5,2	2,9	5,0
CANDIAC	0,6	0,8	0,8
SAINTE-CATHERINE	0,6	1,1	0,7
DELSON	0,1	0,4	0,2
SAINT-CONSTANT	2,6	2,3	1,9
SAINT-ISIDORE	0,0	Déclin	Déclin
KAHNAWAKÉ 14	Déclin	0,0	0,0
NAPIERVILLE	0,2	0,1	0,3
SAINT-CYPRIEN	0,0	0,0	Déclin
SAINT-PATRICE-DE-SHERRINGTON	Déclin	0,0	Déclin
SAINT-ÉDOUARD	Déclin	0,0	0,1
SAINT-MICHEL	Déclin	0,1	0,1
SAINT-RÉMI	0,1	0,2	0,1
SAINTE-CLOTHILDE-DE-CHATEAUGUAY	0,0	0,0	Déclin
SAINT-JEAN-CHRYSOSTOME	0,0	0,1	Déclin
SAINT-URBAIN-PREMIER	Déclin	Déclin	0,1
SAINTE-MARTINE	Déclin	0,0	0,1
SAINT-PAUL-DE-CHATEAUGUAY	Déclin	0,0	0,1
MERCIER	0,9	0,4	0,9
LÉRY	0,1	0,0	0,2
CHATEAUGUAY	0,9	0,8	1,4
HOWICK	Déclin	0,0	Déclin
TRÈS-SAINT-SACREMENT	0,0	Déclin	0,0
MAPLE GROVE	0,1	0,1	0,1
BEAUHARNOIS	Déclin	Déclin	Déclin
SAINT-ÉTIENNE-DE-BEAUHARNOIS	Déclin	0,0	Déclin

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
CIRUR

SAINT-LOUIS-DE-GONZAGUE	0,0	0,0	0,1
MELOCHEVILLE	0,2	0,1	0,2
SAINT-TIMOTHÉE	0,5	0,3	0,6
POINTE-DES-CASCADES	Déclin	0,0	Déclin
LES CÈDRES	0,3	0,2	0,4
NOTRE-DAME-DE-L'ÎLE-PERROT	1,1	0,4	0,7
ÎLE-PERROT	0,5	0,6	0,4
PINCOURT	0,4	0,2	0,4
TERRASSE-VAUDREUIL	Déclin	0,0	0,1
DORION	Déclin	0,2	Déclin
VAUDREUIL	0,6	1,2	0,6
VAUDREUIL-SUR-LE-LAC	0,1	0,1	0,1
HUDSON	0,0	0,2	0,2
SAINT-LAZARE	0,8	1,6	0,6
SAINT-EUSTACHE	2,4	2,0	2,2
LAVALTRIE	0,6	0,7	0,2
SAINT-ANTOINE-DE-LAVALTRIE	0,2	0,2	0,1
SAINT-DAMASE	0,0	0,1	0,1
SAINT-DAMASE	Déclin	Déclin	0,3
SAINTE-MADELEINE	0,5	0,2	0,2
SAINT-CHARLES-SUR-RICHELIEU	Déclin	0,0	Déclin
SAINT-CHARLES	0,1	0,0	0,1
LA PRÉSENTATION	0,1	0,0	0,2
SAINT-DENIS	0,1	0,1	0,1
SAINT-DENIS	0,0	Déclin	0,0
SAINTE-ANGÈLE-DE-MONNOIR	0,0	0,1	0,0
ROUGEMONT	Déclin	0,1	Déclin
SAINT-MICHEL-DE-ROUGEMONT	0,1	0,1	0,2
MARIEVILLE	0,1	0,1	0,3
SAINTE-MARIE-DE-MONNOIR	0,0	Déclin	Déclin
RICHELIEU	0,2	0,3	0,3
NOTRE-DAME-DE-BONSECOURS	0,0	0,1	Déclin
SAINT-MATHIAS	0,1	0,2	0,1
SAINT-JEAN-BAPTISTE	Déclin	0,1	Déclin
OTTERBURN PARK	0,3	0,6	0,3
MONT-SAINT-HILAIRE	0,5	0,7	0,6
SAINTE-ANNE-DE-SABREVOIS	0,0	0,1	Déclin
MONT-SAINT-GRÉGOIRE	0,1	0,0	0,1
SAINT-GRÉGOIRE-LE-GRAND	0,1	0,1	0,1
IBERVILLE	0,3	0,3	0,6
SAINT-ATHANASE	0,4	0,3	0,2

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales CIRUR

SAINT-BLAISE	Déclin	0,1	Déclin
SAINT-JEAN-SUR-RICHELIEU	Déclin	1,1	Déclin
L'ACADIE	0,6	0,2	0,3
SAINT-LUC	2,1	1,6	1,4
CHAMBLY	0,7	1,2	0,4
CARIGNAN	0,2	0,2	0,1
SAINT-BASILE-LE-GRAND	1,4	0,5	1,5
SAINT-BRUNO-DE-MONTARVILLE	0,1	0,3	0,7
SAINT-HUBERT	5,6	3,1	4,9
GREENFIELD PARK	Déclin	Déclin	0,2
LEMOYNE	Déclin	Déclin	Déclin
SAINT-LAMBERT	Déclin	0,4	0,1
LONGUEUIL	1,1	1,8	1,0
BOUCHERVILLE	1,4	1,1	2,4
MCMASTERVILLE	0,1	0,0	0,1
BELOEIL	0,4	0,2	0,8
SAINT-MATHIEU-DE-BELOEIL	0,2	0,1	0,3
SAINTE-JULIE	1,3	2,0	1,4
VARENNES	1,7	1,7	1,2
SAINT-AMABLE	0,3	0,5	0,1
SAINT-MARC-SUR-RICHELIEU	0,1	0,1	0,2
VERCHÈRES	0,1	0,1	3,9
CALIXA-LAVALLÉE	0,0	Déclin	0,1
SAINT-ANTOINE-SUR-RICHELIEU	0,0	0,0	Déclin
CONTRECOEUR	0,1	Déclin	Déclin
SAINT-PAUL	Déclin	0,1	Déclin
CRABTREE	0,0	0,1	0,0
SACRÉ-COEUR-DE-JÉSUS	0,0	0,0	Déclin
SAINTE-MARIE-SALOME	0,1	0,0	0,1
SAINT-ESPRIT	Déclin	0,0	0,1
SAINT-ALEXIS	Déclin	0,0	Déclin
SAINT-ALEXIS	Déclin	0,0	Déclin
SAINT-JACQUES	0,0	0,0	0,0
SAINT-JACQUES	Déclin	Déclin	Déclin
SAINTE-JULIENNE	0,3	0,4	0,1
SAINT-SULPICE	0,2	0,2	0,0
L'ASSOMPTION	0,4	0,2	0,4
L'ASSOMPTION	0,2	0,6	0,1
REPENTIGNY	6,3	3,5	5,2
LE GARDEUR	0,9	1,8	0,7
CHARLEMAGNE	0,5	0,1	0,6

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
CIRUR

LACHENAIE	1,5	1,9	1,4
MASCOUCHE	0,9	1,8	1,0
L'ÉPIPHANIE	Déclin	0,2	Déclin
L'ÉPIPHANIE	0,0	0,1	Déclin
SAINT-GÉRARD-MAJELLA	0,2	0,3	0,3
SAINT-ROCH-DE-L'ACHIGAN	0,1	0,1	0,2
LA PLAINE	1,1	1,8	0,6
SAINT-ROCH-OUEST	Déclin	Déclin	Déclin
LAURENTIDES	0,1	0,1	Déclin
SAINT-LIN	0,4	0,5	0,2
BOISBRIAND	0,9	2,7	1,1
ROSEMÈRE	0,9	1,0	0,5
SAINTE-THÉRÈSE	0,6	1,9	0,5
LORRAINE	0,4	0,4	0,8
BLAINVILLE	1,5	2,6	1,8
BOIS-DES-FILION	0,1	0,6	0,2
TERREBONNE	5,3	3,3	4,3
SAINTE-ANNE-DES-PLAINES	1,3	0,7	0,8
NEW GLASGOW	Déclin	0,0	0,0
SAINTE-SOPHIE	0,5	0,4	0,3
SAINT-ANTOINE	0,7	1,0	0,6
SAINT-JÉRÔME	Déclin	0,0	Déclin
LAFONTAINE	0,5	0,8	0,5
BELLEFEUILLE	1,8	1,3	1,4
LAVAL	15,7	12,0	16,4
MONTRÉAL-EST	Déclin	0,1	Déclin
ANJOU	Déclin	0,1	Déclin
MONTRÉAL-NORD	Déclin	Déclin	Déclin
SAINT-LÉONARD	Déclin	Déclin	Déclin
MONTRÉAL	Déclin	0,9	Déclin
OUTREMONT	Déclin	Déclin	0,2
WESTMOUNT	Déclin	0,1	1,0
VERDUN	Déclin	0,4	Déclin
LASALLE	Déclin	Déclin	Déclin
MONTRÉAL-OUEST	Déclin	Déclin	Déclin
HAMPSTEAD	Déclin	0,5	0,4
SAINT-PIERRE	Déclin	0,0	Déclin
LACHINE	Déclin	0,1	Déclin
CÔTE-SAINT-LUC	1,0	0,0	0,4
MONT-ROYAL	Déclin	Déclin	0,8
SAINT-LAURENT	1,1	2,1	Déclin

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
CIRUR

DORVAL	Déclin	Déclin	Déclin
POINTE-CLAIRE	1,4	0,6	1,3
DEUX-MONTAGNES	0,6	1,0	0,2
SAINTE-MARTHE-SUR-LE-LAC	0,6	0,5	0,4
POINTE-CALUMET	0,5	0,4	0,3
SAINT-JOSEPH-DU-LAC	0,4	0,6	0,3
OKA	Déclin	0,0	0,0
OKA	0,2	0,1	0,0
SAINT-PLACIDE	0,0	0,0	Déclin
SAINT-PLACIDE	0,1	0,0	0,2
MIRABEL	Déclin	1,6	0,7
SAINT-COLOMBAN	0,4	0,4	0,2

* Les parts sont calculées comme un pourcentage du total des augmentations de population pour toutes les subdivisions qui ont connu une augmentation de population dans chaque région.

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales CIRUR

ANNEXE C
RÉSUMÉ DES STRATÉGIES CHOISIES

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales CIRUR

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales CIRUR

RÉSUMÉ DES STRATÉGIES CHOISIES

Dans la présente étude, on a essayé de dessiner un portrait des tendances actuelles dans les régions urbaines en ce qui a trait aux formes de croissance et à leurs répercussions. Ces répercussions ont été définies par rapport aux problèmes et aux préoccupations auxquels les municipalités se sont heurtées et les stratégies élaborées en vue d'y faire face.

Au cours de l'étude, on a relevé un grand nombre de politiques et de stratégies. Certaines ont été discutées au cours d'entrevues personnelles avec des urbanistes expérimentés. Cependant, dans de nombreux cas, ces stratégies ont été présentées dans des documents que des urbanistes expérimentés ont renvoyés avec leurs questionnaires. Dans la présente annexe, on donne des exemples de stratégies particulièrement intéressantes de façon à montrer ce qui a été accompli dans plusieurs municipalités et ce qui pourrait être fait dans d'autres. Deux grandes catégories de documents de stratégie sont incluses. Premièrement, des documents de stratégie générale qui contiennent les répercussions pour la gestion de la croissance urbaine, soit pour toute la région (C.1), pour les zones centrales (C.2) ou pour les banlieues (C.3). Ces rapports ont été choisis parce que, bien qu'ils traitent surtout d'une seule municipalité, ils représentent des stratégies pour lesquelles il faut connaître le contexte de toute la région urbaine. Deuxièmement, on présente certaines stratégies utilisées surtout dans les plans officiels communautaires pour les petites villes, et la frange périurbaine (C.4). Dans certains cas, le document dont il est question n'est pas une stratégie en soi, mais plutôt une étude ou une analyse contenant un ensemble de recommandations. Cependant, dans ces cas, on a pensé que les orientations des recommandations étaient suffisamment importantes pour être incluses dans cet échantillon.

La description de chaque stratégie est faite comme suit:

1) Le titre complet de la stratégie ainsi que la ville pour laquelle elle a été élaborée.
2) Le contexte d'élaboration de la stratégie, par exemple, les problèmes qui ont amené l'élaboration d'une telle stratégie.
3) Une analyse du contenu de la stratégie, par exemple les éléments clés qui ont été inclus.
4) Un court commentaire sur la stratégie, principalement sur la manière dont elle pourrait être utilisée ailleurs.
5) Une personne ressource et/ou l'organisation intéressée si d'autres renseignements sont nécessaires.

Urban and Regional Research
Comité interuniversitaire central de recherches
CIRUR

C.1 STRATÉGIES DE GESTION DE LA CROISSANCE URBAINE: RÉGION URBAINE

(1) *Greater Toronto Area Urban Concepts Study: Summary Report.* Préparé pour le *Greater Toronto Coordinating Committee* par le IBI GROUP, juin 1990, 45 p.

Contexte: Il faut d'abord souligner que ce rapport n'est pas une stratégie en soi, mais plutôt un document qui résume les conclusions de la Greater Toronto Area Urban Structure Study disponible en huit rapports de référence:

- Description of Urban Structure Concepts
- Minimal Growth Option
- Transportation System
- Water, Sewer and Solid Wastes
- Greening/Environment
- Human Services
- Comparison of Urban Structure Concepts
- Public Attitude Survey

Le rapport décrit l'élaboration de trois concepts génériques de structure urbaine pour la Région du Grand Toronto, en illustrant divers cheminements du développement de la région prévus pour les 30 prochaines années. Le rapport compare les concepts en ce qui a trait aux demandes d'infrastructure et aux coûts, et d'autres critères importants concernant la fonction urbaine et la qualité de vie prévue dans le cadre de divers concepts (page 1). Bien que ce rapport ne soit pas une stratégie, il donne aux urbanistes une liste complète des méthodes visant à aider la reconstruction d'une région qui a connu une croissance phénoménale au cours des deux dernières décennies et où une coordination insuffisante des activités régionales de planification et de développement a créé bien des problèmes.

Contenu: La description des trois concepts et leur comparaison rendent ce rapport intéressant. Les trois concepts sont: (1) **L'étalement.** Dans ce scénario, la distribution actuelle de la population et de l'emploi continue à prendre de l'expansion et consomme de plus en plus de terres rurales. D'ici l'an 2021, la densité devrait être plus faible que celle d'aujourd'hui. (2) **La centralisation.** Dans ce scénario, d'ici l'an 2021, moins de terres rurales seront utilisées surtout en raison du réaménagement de 4 500 ha de terres dans la région métropolitaine de Toronto, qui sont classées en zone industrielle et institutionnelle, et pour d'autres usages à faible densité. De plus, ces réaménagements auront lieu dans des centres de développement urbain choisis et à l'intérieur de périmètres urbains définis. (3) **Le mode nodal.** Dans ce scénario, moins de terrains sont sauvegardés ou réaménagés que dans le scénario centralisation. Mais la croissance est répartie parmi un grand nombre de noyaux urbains, surtout situés près de collectivités existantes et de réseaux de transport existants ou qui ont été développés davantage, particulièrement les gares pour les trains de banlieue et des systèmes de transport urbain rapides.

Commentaire: Même si des progrès importants doivent encore être faits dans la région en ce qui a trait à la coordination de la croissance, ce rapport fournit des données utiles pour toute municipalité qui est en train d'examiner d'autres schémas de croissance. Les comparaisons particulièrement intéressantes sont celles qui ont été faites à l'égard de la

structure urbaine, des forces motrices économiques, des transports, de l'équipement, de l'environnement, des services humains, des répercussions externes et des coûts pour l'ensemble de l'infrastructure.

Personne ressource:

Mr. E. M. Fleming
Chairman
Greater Toronto Coordinating Committee
5 Park Home Avenue
Suite 210
North York, Ontario
M2N 6L4

(2) *Creating Our Future: Steps to a More Livable Region.* Préparé par le *Greater Vancouver Regional District*, septembre 1990, 34 p.

Contexte: Les habitants de Vancouver sont heureux et fiers d'habiter dans une belle ville située dans un cadre naturel magnifique. De plus, ils se sont rendu compte de l'importance de garder un environnement sain pour leur ville qui est en pleine expansion. Au cours de la dernière décennie, de nombreux habitants de cette ville ont prononcé le mot «habitable». Cette stratégie a pour but de présenter des directives concernant la planification de l'ensemble de la région.

Contenu: Ce rapport est le résultat d'un processus de consultation publique important. Les priorités dans ce rapport sont celles de la population de la région. On a surtout souligné la façon de conserver un environnement sain, de maintenir les terrains et de gérer la croissance urbaine. Le concept fondamental qui sous-tend la gestion de la croissance urbaine est la stratégie du *Regional Town Centre*, où la croissance est concentrée sur plusieurs centres urbains déjà établis, au lieu d'être concentrée dans une seule zone centrale.

Commentaire: La stratégie des *Regional Town Centres* est un concept important qui doit être évalué par toute municipalité intéressée à gérer la croissance de sa banlieue de façon efficace bien qu'elle ne puisse pas convenir à une région à croissance lente. De plus, cette stratégie est un bon exemple d'une organisation régionale qui travaille avec toutes les municipalités d'une région métropolitaine.

Personne ressource:

Mr. Hugh Kellas
Administrator, Policy Development
Greater Vancouver Regional District
4330 Kingsway
Burnaby, British Columbia
V5H 4G8

C.2 STRATÉGIES DE GESTION DE LA CROISSANCE URBAINE: ZONES CENTRALES

(1) *The Peninsula: Increasing Opportunities for High Density Housing.* Un document de travail présenté par le Development and Planning Department de la Ville de Halifax, juin 1992, 25 p.

Contexte: Plusieurs grands centres urbains veulent augmenter la densité résidentielle du centre-ville. C'est le cas de Halifax, où la ville a choisi le *Peninsula District* comme meilleur candidat pour le développement à haute densité, en raison de la disponibilité du terrain pouvant être réaménagé.

Contenu: Le rapport comprend quatre méthodes d'intensification proposées:

1) La densification de zones résidentielles existantes.
2) Le réaménagement de terrains non résidentiels, comme les terrains industriels sous-utilisés et en surplus, les terrains institutionnels en surplus et les terrains non construits pour des usages résidentiels.
3) L'ajout de fonctions résidentielles aux sites commerciaux existants afin d'avoir des zones de développement à usage mixte, particulièrement le long des plus importantes artères commerçantes de la ville et dans la zone commerciale du centre-ville.
4) L'examen des contrôles de la zone à habitation multi-familiale afin d'évaluer la possibilité d'autres méthodes visant à encourager un développement résidentiel acceptable de haute densité.

Commentaire: Ce qui rend ce document particulièrement intéressant, c'est la façon dont chaque méthode proposée est jugée faisable. Sur un graphique, l'axe X représente le niveau de l'investissement public (c'est-à-dire les coûts), et l'axe Y, le niveau d'acceptabilité communautaire. Ensuite, chaque méthode est évaluée en conséquence. D'autres centres urbains pourraient évaluer ce processus lorsqu'ils seront devant de telles questions.

Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales CIRUR

Personne ressource:

Mr. Angus E. Schaffenburg
Planner II
Development and Planning Department
P.O. Box 1749
Halifax, Nova Scotia
B3J 3A5

(2) *City of Halifax Task Force on City Traffic Report.* 16 mai 1991, 20 p. plus annexes.

Contexte: La question du transport est un problème majeur à Halifax en raison de la topographie de la région et en raison du nombre important de travailleurs qui entrent chaque jour dans la péninsule, dont l'accès est restreint, et qui en sortent.

Contenu: Ce rapport donne un aperçu des mesures à prendre en vue de trouver des solutions. Le rapport précise des «points chauds» concernant le transport routier. Ceci a

permis au groupe de travail de connaître exactement les questions sur lesquelles une politique et une stratégie seront éventuellement élaborées. Ces questions clés portent sur la circulation routière dans les quartiers résidentiels, le stationnement sur la rue, les priorités du transport en commun et le besoin d'avoir un plan de transport global.

Commentaire: Ce rapport doit être consulté par toute municipalité qui est en train de cerner les problèmes routiers et de transport. La première annexe du rapport contient beaucoup de renseignements sur toutes sortes d'éventualités possibles.

Personne ressource:

Mr. Angus E. Schaffenburg
Planner II
Development and Planning Department
P.O. Box 1749
Halifax, Nova Scotia
B3J 3A5

(3) *Parkland Plan for Halifax: a program for setting priorities for the acquisition, planning and development of parkland.* City of Halifax Development and Planning Department, décembre 1990.

Contexte: Depuis 1975, la Ville de Halifax a augmenté de 65 p. 100 la superficie de ses parcs. Il n'y a jamais eu de plan d'ensemble pour l'acquisition et le développement des parcs malgré le fait que l'accès aux espaces ouverts et aux parcs soit considéré comme l'un des aspects importants de la qualité de la vie dans un centre urbain.

Contenu: À court terme, le plan propose l'évaluation du nombre de parcs actuels ainsi que la détermination des occasions et des priorités immédiates. Ensuite, on procédera à une consultation publique sur les besoins à long terme. Ce sont les parcs régionaux ainsi que les parcs communautaires qui seront étudiés.

Commentaire: C'est un rapport intéressant du point de vue de l'analyse; cependant, le rapport ne s'intéresse pas beaucoup à la gestion du budget concernant l'acquisition et l'entretien des parcs.

Personne ressource:

Mr. Angus E. Schaffenburg
Planner II
Development and Planning Department
P.O. Box 1749
Halifax, Nova Scotia
B3J 3A5

(4) *Orientations et stratégies du plan de la Ville de Montréal: Projet*. Préparé par la **Ville de Montréal**, été 1992, 113 p.

Contexte: En 1992, la Ville de Montréal a approuvé son premier plan d'urbanisme. Au moment où ce rapport a été écrit, le document en question n'était encore qu'une version préliminaire. À la fin de 1992, le plan définitif a été approuvé. Sont joints à ce document neuf schémas directeurs qui expliquent en détail ce qui sera fait dans chaque district d'aménagement de la ville. La Ville de Montréal compte sur son plan d'urbanisme pour relever trois grands défis: assurer un développement urbain viable, établir le rôle de Montréal en tant que métropole économique et culturelle du Québec et assurer une expansion qui permettra à la ville de garder son identité et son patrimoine culturels.

Contenu: Dans ce plan, il est surtout question de quatre orientations principales: garder et améliorer le rôle de Montréal en tant que métropole; assurer la diversité des activités économiques; et améliorer la qualité de la vie dans les quartiers résidentiels; et améliorer la qualité de l'environnement urbain pour les Montréalais en général. De plus, 41 objectifs sont fixés en ce qui a trait à la vie dans les quartiers et les bureaux et aux activités commerciales, industrielles, institutionnelles, culturelles et touristiques de Montréal. Enfin, il est aussi question de la planification du patrimoine, des parcs et de la gestion des perturbations environnementales et urbaines.

Commentaire: Le plan de la Ville de Montréal est le résultat d'un gros effort de consultation avec le public, ce qui en soi est particulièrement intéressant, étant donné l'importance de Montréal. Ici, l'expérience pourrait être de grande utilité pour toute municipalité qui s'embarque dans un tel processus de consultation. Aussi, des directives particulières sont élaborées pour chaque district. Chaque plan d'urbanisme de quartier peut être consulté et montrer ce que veulent les citoyens pour leurs quartiers. Dans le projet de plan, on a suggéré de faire des réunions à intervalles réguliers dans chaque district pour suivre les progrès du développement urbain. C'est une partie importante de la stratégie pour maintenir la population du centre-ville, c'est-à-dire donner à la population un plus grand contrôle sur son propre environnement.

Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales CIRUR

Personne ressource:

M. Sylvain Ducas
Chargé de projet - Urbanisme
Service de l'habitation et du développement urbain
Module bureau du plan d'urbanisme
303, rue Notre-Dame est
Montréal (Québec)
H2Y 3Y8

(5) *Plan Winnipeg... Towards 200.* Rapport préparé par le Planning Department of the City of Winnipeg, le 29 juillet 1992, 137 p.

Contexte: En 1986, la Ville de Winnipeg a adopté le *Plan Winnipeg*, son plan de développement à long terme. *Plan Winnipeg.....Towards 2000* est la version révisée de 1992. Cette édition révisée est le reflet de nouvelles priorités exprimées par un grand nombre

d'individus et de groupes qui représentent les intérêts de la communauté. La Ville de Winnipeg considère donc qu'elle doit aller plus loin que son rôle traditionnel qui est de fournir des services de base, et s'attaquer aux problèmes des citoyens concernant certains aspects de la qualité de la vie. *Plan Winnipeg... Towards 2000* est à la base d'une telle action.

Contenu: Premièrement, le rapport donne un aperçu des buts et objectifs concernant des thèmes tels que le développement économique, la protection environnementale, et la gestion de l'équité sociale et du développement urbain. On donne, à la partie consacrée au dernier thème, des directives sur la gestion des quartiers et des critères pour les nouveaux développements résidentiels, commerciaux et industriels et pour les régions rurales. De plus, on attache beaucoup d'importance au secteur du centre-ville. Enfin, des informations sont données sur les services régionaux, y compris le transport, le traitement des eaux, des égouts et des déchets, les espaces ouverts et les services sociaux. Ce document traite aussi du problème d'image soulevé par certains citoyens de Winnipeg à l'égard de la vie à la ville. Des stratégies pertinentes ont pour but d'améliorer l'aspect physique de la ville et la façon dont celle-ci est perçue par les gens. Dans ce cas, les stratégies seront axées sur l'amélioration du caractère, l'embellissement urbain et les ressources du patrimoine. Enfin, le plan fournit des actions concrètes permettant la réalisation de chaque objectif et donne des indications de changement qui serviront à évaluer le progrès.

Commentaire: La liaison des mesures particulières et des indicateurs de changement permet de contrôler ce plan de gestion de la croissance urbaine.

Personne ressource:

Robert Nicol
District Planning Co-ordinator
Planning Department
395 Main Street
Winnipeg, Manitoba
R3B 3E1

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales CIRUR

(6) *Short-Term Growth Management Strategy. Information Update 1992-1996.* Rapport préparé par le Growth Management Technical Committee de la City of Calgary Planning and Building Department, pour le Director's Growth Management Steering Committee, décembre 1991, 92 p.

Contexte: La ville de Calgary est un grand centre urbain relativement récent. Au cours des quatre dernières décennies, sa croissance a connu des mouvements cycliques et, tout récemment, elle a été associée aux fortunes pétrolières. Ceci a aggravé l'incertitude qui existe dans les secteurs du développement et du logement, qui sont reliés à des facteurs tels que le changement de préférences des consommateurs, les taux d'intérêts, le prix des maisons et les attentes futures. Ainsi, le nombre d'activités de développement dans une année est incertain; il en est de même pour leur distribution parmi les constructeurs, les promoteurs et les collectivités en compétition. Cependant, lorsqu'une nouvelle zone est développée, la Ville doit fournir des services tels que les services d'eau, d'égouts et de routes. La Ville doit donc se montrer prudente en évitant le développement prématuré de services publics coûteux tout en faisant tous les efforts possibles pour soutenir un processus

de développement efficace et compétitif (p.2). Ce rapport a été fait dans le but de donner un outil complet permettant de faire face au développement futur qui aura lieu à l'intérieur des limites de la ville.

Contenu: Le rapport contient plusieurs prévisions pour la période allant de 1992 à 1996. Ces prévisions traitent des perspectives économiques, de la croissance de la population, des besoins en logements, des besoins en terrains et de la disponibilité de ceux-ci ainsi que des conditions probables d'offre et de demande, par secteur géographique de la ville. Dans chaque secteur, on a identifié les terrains appropriés ainsi que les répercussions sur les services.

Commentaire: Avec ce genre d'analyse qui traite des scénarios de développement à court et à moyen terme, il est plus facile pour la Ville de Calgary de gérer sa croissance avec efficacité. De plus, il permet à la Ville de gérer son budget de développement d'après la demande, ce qui évite ainsi des dépenses excessives. Dans le rapport, on mentionne qu'il ne contient aucune recommandation de principe et qu'il n'est pas une politique. Cependant, il est clair que l'analyse du problème de la gestion du développement urbain constitue une composante essentielle de la stratégie de gestion de la croissance de la ville.

Personne ressource:

Mr. Paul Cochrane
Senior Planner
Planning and Building Department
City and Community Planning
P.O. Box 2100, Station M,
Calgary, Alberta
T2P 2M5

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
CIRUR Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales

(7) *The City of Calgary's 10-year Capital Spending Framework: 1991-2001: Addressing the widening gap between needs and resources.* Le 18 septembre 1991.

Contexte: La raison principale pour donner à la Ville de Calgary un plan de dépenses en capital à long terme est que celle-ci est relativement nouvelle. Presque toutes ses infrastructures ont été construites dans une période de temps assez courte. Aussi, les Jeux Olympiques d'hiver de 1988 ont nécessité la création d'infrastructures importantes qui doivent être payées. Au cours des dix prochaines années, on estime que 50 p. 100 % du budget des immobilisations de la Ville de Calgary seront nécessaires pour améliorer et entretenir l'infrastructure. Les 50 p. 100 qui restent serviront à l'installation des services dans de nouvelles zones en expansion.

Contenu: Ce rapport contient plusieurs stratégies et réponses visant à gérer à court terme les dépenses en capital avec plus d'efficacité et à diminuer les dépenses de la Ville à long terme. Toutes ces stratégies sont créées dans le cadre de la vision «mieux et plus». Cette vision est axée sur des services plus nombreux et meilleurs pour les citoyens et une qualité de vie meilleure sans l'augmentation de taxes. En termes simples, ceci veut dire une croissance économique plus forte, une croissance de la population plus forte, plus d'emplois, plus de services et plus de logements unifamiliaux... et une amélioration des services, du

transport en commun, de l'environnement, de la qualité de vie et des quartiers résidentiels. En d'autres mots, le processus de planification stratégique à Calgary a essayé de déterminer à quoi ressemblera la ville dans l'avenir. Il y a même un rapport intitulé Calgary...into the 21st Century.

Commentaire: Le point fort de ce rapport, c'est qu'il donne des solutions réelles au problème des dépenses excessives. Il fournit aussi une approche relativement nouvelle en ce qui a trait à la planification du budget, en proposant toutes sortes de stratégies visant à diminuer les dépenses en capital. De plus, cette approche permet aux résidents de ne pas avoir de grosses augmentations de taxes. Cette stratégie est utilisée par plusieurs municipalités; la différence, c'est que Calgary a un ensemble cohérent de mesures qu'elle propose pour diminuer les taxes.

Personne ressource:

Mr. Paul Cochrane
Senior Planner
Planning and Building Department
City and Community Planning
P.O. Box 2100, Station M,
Calgary, Alberta
T2P 2M5

(8) *Central Area Plan: Goals and Land Use Policy.* Adopté par le conseil municipal de la City of Vancouver, le 3 décembre, 1991, 40 p.

Contexte: La ville de Vancouver est une ville en pleine expansion. Vers le milieu des années 70, un certain nombre de politiques sur l'utilisation du sol ont été mises en place pour le centre-ville. En raison du taux de croissance phénoménal de cette région, le besoin d'une planification intensive a augmenté chaque année. L'actuel centre-ville est une structure complexe qui comprend des activités de bureaux, commerciales et résidentielles. Le plan donne un aperçu des directives visant le développement futur de la zone centrale.

Contenu: Le plan précise quelques objectifs généraux pour la zone centrale:

- Un centre-ville vivant qui dynamise l'économie.
- Une zone centrale accessible à tous.
- Une zone centrale aménagée pour les piétons afin de profiter du magnifique site naturel.

Pour atteindre ces objectifs, la Ville a changé ses règlements sur l'utilisation des terres pour la zone: en diminuant le nombre d'activités de bureaux à l'extérieur de la zone commerciale du centre-ville, en diminuant le nombre de terrains industriels, en augmentant les terrains résidentiels et en donnant une image de quartier au centre-ville. Cinq groupes de politiques ont été créés: une politique pour les bureaux, une pour les services d'appoint, une pour le logement, une pour l'habitabilité et une pour le commerce de détail.

Commentaire: Un aspect important du *Central Area Plan* de Vancouver est qu'il est le fruit d'un processus de consultation du public, comme celui de Montréal. On y met l'accent sur

le développement résidentiel, en accord avec l'objectif qui est de créer une zone centrale où il fait bon vivre et marcher.

Personne ressource:

Rhonda Howard
Planning Dept., City of Vancouver
453 West 12th Avenue
Vancouver, B.C.
V5Y 1V4

(9) *Clouds of Change: Final Report of the City of Vancouver Task Force on Atmospheric Change*, juin 1990, 83 p.

Contexte: Ce rapport a préparé le terrain pour l'élaboration de politiques environnementales concernant la pollution atmosphérique.

Contenu: Le rapport contient de nombreuses recommandations visant à préserver l'environnement. Ceci comprend la diminution des polluants atmosphériques lâchés dans l'air chaque année et des efforts visant à encourager les gens à moins se servir de leurs voitures. Plusieurs cibles sont établies, accompagnées par des suggestions d'actions concrètes pour y arriver. Ce schéma d'action comprend des suggestions qui concernent des politiques particulières sur l'utilisation des terrains afin d'essayer de contrecarrer l'usage de l'automobile.

Commentaire: Bien que complexe, ce rapport touche à un nombre important de questions et de politiques qui visent à la préservation d'un environnement sain. Il présente plutôt une approche préventive que réactive.

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales CIRUR

Personne ressource:

Mr. Hugh Kellas
Administrator, Policy Development
Greater Vancouver Regional District
4330 Kingsway
Burnaby, British Columbia
V5H 4G8

C.3 STRATÉGIES DE GESTION DE LA CROISSANCE URBAINE: BANLIEUES

(1) *Summary and Recommendations from the Town of Richmond Hill Municipal Housing Statement.* Préparé par le Planning and Building Inspection Department, Municipality of Burnaby, décembre 1987, 111 p.

Contexte: Richmond Hill est une municipalité de banlieue en pleine croissance dans la région métropolitaine de Toronto. La municipalité s'intéresse au processus de diversification des logements, en accord avec la politique provinciale qui vise un minimum de 25 p. 100 de

logements à prix modéré.

Contenu: La partie la plus utile de ce rapport est le programme de travail. Ce programme contient le plan officiel et une révision des règlements de zonage, les activités de surveillance et de rationalisation de la densification de l'habitat, l'organisation des réunions publiques et la gestion du budget.

Commentaire: Ce rapport est un bon document stratégique qui vise à faire face aux modifications importantes en matière de besoins en logements.

Contact:

Planning Department
Town of Richmond Hill
Ontario

(2) *Official Community Plan for Burnaby, British Columbia*. Préparé par le Planning and Building Inspection Department, Municipality of Burnaby, décembre 1987, 111 p.

Contexte: Burnaby est une banlieue de la ville de Vancouver. Son plan communautaire officiel tourne autour de sa situation probable d'ici 15 ans et de sa place dans le système urbain régional. La principale différence par rapport à la zone centrale, c'est la densité: les habitations de Burnaby sont surtout des logements unifamiliaux. Mais, dans l'ensemble, la plupart des approches adoptées dans le plan communautaire officiel sont semblables à celles de la zone centrale.

Contenu: Il est surtout question du contexte régional de la municipalité. Dans ce document, on mentionne les tendances de croissance et de développement de la municipalité ainsi que la façon dont les terrains sont utilisés, les équipements communautaires, et la prestation et la gestion des services.

Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales CIRUR

Commentaire: Dans une collectivité de la zone centrale, on produit un document sur presque tous les problèmes reliés à la croissance. En raison de la structure moins compliquée d'une municipalité de banlieue, la plupart des questions sont traitées directement ou indirectement dans le plan communautaire officiel. Le schéma résidentiel de ce plan devrait intéresser les municipalités de banlieue qui veulent diversifier leurs inventaires de logements.

Personne ressource:

D. G. Stenson
Acting Director
Planning and Building Department
Municipality of Burnaby
4949 Canada Way
Burnaby. B.C.
V5G 1M2

(3) *A Strategy for Transportation in the Nineties: Burnaby Transportation Renewal Plan.* Municipality of Burnaby, février 1992.

Contexte: On a pensé que la Ville de Burnaby avait besoin d'améliorer son plan de transport, qui date de la fin des années 70, surtout parce que le nombre de voitures a augmenté plus vite que la population. Ce phénomène est donc responsable du nombre de plus en plus élevé de déplacements quotidiens vers la ville. Pour y faire face, Burnaby a eu besoin d'élaborer des directives strictes concernant les transports en commun, le cyclisme et la protection des quartiers résidentiels afin de se conformer à la stratégie de «région habitable» du *Greater Vancouver Regional District.*

Contenu: La première étape a été de cerner, à l'aide de consultations publiques, les préoccupations et les problèmes importants: embouteillages, priorité au transport en commun, circulation dans les quartiers résidentiels, pollution atmosphérique et autres moyens de transport. Ensuite, sept objectifs de transport ont été fixés. Ces objectifs sont reliés à sept orientations:

- Le transport efficace des gens par la route.
- Le transport efficace des marchandises.
- La diminution du besoin de se déplacer.
- La promotion d'autres moyens de transport.
- La protection de l'habitabilité et de l'environnement de la collectivité.
- La gestion du système de transport.
- L'information et l'éducation du public.

Plusieurs politiques ont alors été élaborées et proposées.

Commentaire: D'après ces principes, la stratégie semble bien construite et efficace. Cependant, aucun plan de travail n'est joint au document. D'un autre côté, ce plan est un bon exemple d'une municipalité qui s'intègre à la gestion de la croissance urbaine dans le cadre d'une approche régionale plus grande.

Personne ressource:

Mr. D. G. Stenson
Acting Director
Planning and Building Department
Municipality of Burnaby
4949 Canada Way
Burnaby. B.C.
V5G 1M2

(4) *Environmental Goals and Objectives: State of the Environment Report.* Préparé par le Environment and Waste Management Committee de la Corporation of the District of Burnaby, mars 1992.

Contexte: Pour de nombreuses municipalités, la question de l'environnement est relativement récente. Avant d'établir des politiques particulières sur l'environnement, on peut préparer un rapport sur l'état de l'environnement. Ensuite, les recommandations peuvent être mieux ciblées dans le cadre des activités d'élaboration des politiques.

Contenu: Le rapport porte sur des questions environnementales qui ont été déterminées au cours de plusieurs ateliers communautaires. De plus, des objectifs et des buts concernant l'environnement sont fixés. Ces buts et objectifs concernent des problèmes reliés à la croissance, tels que la gestion de la croissance, la protection des espaces verts, le transport, la qualité de l'air, la qualité de l'eau, et la gestion des déchets et des risques.

Commentaire: Ce rapport est essentiel pour toute municipalité qui cherche à développer sa propre fiche environnementale. Les procédures énoncées en trois sections dans ce rapport expliquent particulièrement bien comment passer de la consultation publique à l'élaboration de politiques dans le domaine de l'environnement. Cependant, ce rapport ne mentionne pas les activités de contrôle permettant de déterminer dans quelle mesure les objectifs sont respectés.

Personne ressource:

D. G. Stenson
Acting Director
Planning and Building Department
Municipality of Burnaby
4949 Canada Way
Burnaby. B.C.
V5G 1M2

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales CIRUR

(5) *Community Plan for Downtown New Westminster.* Préparé par la City of New Westminster (Vancouver), février 1987, 21 p.

Contexte: Nous avons remarqué, plusieurs fois dans notre rapport, des préférences pour des plans de croissance urbaine future qui semblent être axés sur une forme de développement dispersé en noeuds ou en plusieurs centres urbains: plusieurs noeuds urbains seront définis autour du centre, et la croissance urbaine sera limitée à l'intérieur de ces noeuds, surtout sous forme de densification et de réaménagement. Pour plusieurs municipalités de banlieue, cette forme de croissance en noeuds signifie qu'elles deviennent des centres urbains régionaux.

Contenu: L'objectif premier du *New Westminster Official Community Plan* est d'établir des objectifs sociaux, économiques et environnementaux généraux comme point de départ pour le développement et le réaménagement du centre-ville. Pour ce faire, le plan indique des considérations clés pour l'avenir: le besoin d'attirer d'importantes institutions, des hôtels et le développement commercial, d'améliorer la planification du système de transport en

commun et du stationnement, et d'établir des voies piétonnières et des espaces ouverts publics. Enfin, le plan donne des directives visant à établir des normes concernant le développement de l'infrastructure urbaine.

Commentaire: L'ajout de directives sur la conception est un élément utile qui assurera la cohérence de la planification d'infrastructure dans toute la zone du centre-ville. Le centre-ville sera éventuellement défini par son propre style, et les gens pourront plus facilement s'y identifier.

Personne ressource:

Mr. S. Scheving
Planner
Corporation of the City of New Westminster
511 Royal Avenue
New Westminster, B.C.
V3L 1H9

C.4 STRATÉGIES ET PLANS VISANT À GÉRER LE CHANGEMENT: RÉGIONS PÉRIURBAINES ET RURALES

(1) *Chestermere Lake General Municipal Plan.* Préparé pour et en coopération avec le Summer Village of Chestermere Lake par la Urban Planning Division de la Calgary Regional Planning Commission, septembre 1989, 28 p.

Contexte: En raison de la forme du développement urbain privilégiée par la Ville de Calgary, la croissance urbaine se concentre surtout à l'intérieur des limites de la ville. Mais récemment, les gens qui sont à la recherche d'un style de vie plus rural ont commencé à transformer leurs chalets autour de Chestermere Lake pour en faire des lieux d'habitation pour toute l'année. De plus en plus de familles ont choisi de venir s'installer là. Le Summer Village of Chestermere Lake est maintenant considéré comme l'un des endroits les plus en vue pour acheter une maison dans la région de Calgary. Le village a donc besoin d'un plan municipal pour conserver son caractère rural.

Contenu: Premièrement, les objectifs pour l'avenir de Chestermere Lake sont fixés: mettre en place une collectivité dotée de tous les services, garder une collectivité à faible densité et améliorer le rôle de la municipalité en tant que ressource régionale de loisirs. Les utilisations du terrain sont identifiées, suivies par des directives strictes concernant le développement commercial et industriel.

Commentaire: Ce plan communautaire est un bel exemple d'une collectivité périurbaine à faible croissance qui a pris des décisions avant qu'il ne soit trop tard. Ce document n'est pas complexe, mais il traite des questions honnêtement et directement.

Personne ressource:

Mr. Miles Cullum, M.C.I.P.
Supervisor
Rural Planning Services
Calgary Regional Planning Commission
4303 11th Street S.E.
Calgary, Alta
T2G 4X1

(2) *Official Community Plan*, Corporation of the District of Maple Ridge (Vancouver), 46 p.

Contexte: Le District de Maple Ridge est un district rural assez important situé le long du fleuve Fraser, à la périphérie de la ville de Vancouver. Son territoire contient plusieurs activités liées à l'utilisation des terrains, et il est clair qu'il est important d'établir des politiques de façon à gérer le développement urbain efficacement dans cette région en pleine croissance.

Contenu: Ce rapport traite de façon particulière de l'identification des diverses zones d'utilisation des terrains et des politiques qui y correspondent, y compris l'agriculture, le logement, le développement commercial, les industries et le transport. Divers outils de travail sont expliqués, comme les règlements municipaux, les programmes de financement et un moratoire sur le développement des services.

Commentaire: Ce rapport représente la première étape d'une municipalité en zone périurbaine vers une meilleure gestion de la croissance urbaine: le choix de l'utilisation des terrains et l'élaboration de politiques. De plus, il mentionne un ensemble de questions concernant la gestion de la croissance et précise les divers outils de travail.

ICURR Institute of Intergovernmental Relations
Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales CIRUR

Personne ressource:

Mr. Ron C. Boyes
Planning Director
11995 Haney Place
Maple Ridge, B.C.
V2X 6A9

(3) *Draft Rural Plan*. Préparé par le Community Development Department de la Corporation of the Township of Langley (Vancouver), février 1992, 32 p.

Contexte: Langley, un canton rural qui est traditionnellement agricole, est en train de s'urbaniser, puisqu'il suit la croissance rapide de la région de Vancouver. Pourtant, environ 75 p. 100 de la municipalité est classée rurale et agricole. Un plan communautaire a été nécessaire en vue de gérer la croissance urbaine des 25 p. 100 du territoire qui restent.

Contenu: Relativement simple, ce plan est un véritable résumé de ce qu'un canton rural doit

faire lorsqu'il prend en charge la gestion de sa croissance: analyse de la situation existante, élaboration des buts et des objectifs, proposition relative à des politiques en matière d'utilisation des terrains, développement économique et protection de l'environnement. De plus, plusieurs autres points sont soulevés: loisirs, et protection du patrimoine et du paysage. Enfin, l'analyse des transports et des services complète le portrait du canton dans quelques années.

Commentaire: Ce projet de plan rural est plus un aperçu des politiques qui seront ultérieurement adoptées par le canton qu'un plan final. Il est rempli de recommandations qui, lorsqu'elles seront approuvées, deviendront des politiques. Mais, il est une très bonne source de référence pour toute municipalité en zone périurbaine ou rurale qui veut prendre en main son propre développement urbain. On attache beaucoup d'importance à la protection de l'environnement et de l'agriculture.

Personne ressource:

Mr. Tas Tanner
Planner
5549 204th Street
Langley, B.C.
V3A 1Z4

(4) *Township of Langley: Golf Course Location and site Development Guidelines*, décembre 1991, 6 p.

Contexte: Depuis plusieurs décennies, la zone rurale et périurbaine a été la zone de loisirs de la population urbaine. Des terrains de golf s'y sont développés chaque année au fur et à mesure que la popularité du sport a augmenté. Mais, ce genre de développement des loisirs est connu pour sa consommation d'espace vert et pour nuire à des formes futures de développement. Le *Township of Langley* a donc décidé de créer des directives pour les promoteurs ayant l'intention de faire un terrain de golf à Langley.

Contenu: À part l'explication de nombreuses directives liées au développement urbain, le plan précise que les terrains de golf situés dans la réserve de terres agricoles doivent être conformes aux modalités de la *Agricultural Land Commission* ainsi qu'aux exigences municipales et à celles d'autres gouvernements déterminées au cours du processus de mise en application (p. 1). On s'assure ainsi que les bonnes terres agricoles ne seront pas converties pour des activités de loisirs.

Commentaire: Ce genre de plan pourrait être important pour toutes les activités de loisirs, et pas seulement les terrains de golf. La mise en place d'une infrastructure de loisirs doit être étudiée attentivement.

Personne ressource:

Mr. Tas Tanner
Planner
5549 204th Street
Langley, B.C.
V3A 1Z4

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales CIRUR

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales CIRUR

ICURR International Committee on Urban and Regional Research
Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales
CIRUR

ICURR Intergovernmental Committee on Urban and Regional Research
Comité intergouvernemental des recherches urbaines et régionales CIRUR