



VERS UNE  
STRATÉGIE NATIONALE  
D'URBANISME  
ET D'AMÉNAGEMENT  
DES TERRITOIRES

COMPTE RENDU

# CONSULTATION DES PARTICIPANTS AUX LABORATOIRES D'INNOVATION PUBLIQUE

Le 31 août 2021, 13 h 30  
Vidéoconférence

Personnes  
participantes

## Représentants du MAMH

- M. François Jacques – Député de Mégantic et adjoint parlementaire de la ministre des Affaires municipales et de l'Habitation
- M. Alexandre Lambert – Conseiller politique de la ministre des Affaires municipales et de l'Habitation
- M. Stéphane Bouchard – Sous-ministre adjoint à l'urbanisme et à l'aménagement du territoire
- M<sup>me</sup> Isabelle Boucher – Directrice générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire
- M. Martin Desrochers – Directeur des mandats stratégiques

## Représentants des organismes

- M. Alain Bourque – Ouranos
- M. Arnaud Champalbert – Conseil du patronat du Québec (CPQ)
- M. Henri Chevalier – Coalition des organismes communautaires pour le développement de la main-d'œuvre (COCDMO)
- M. Carl Cloutier – Institut de développement urbain (IDU)
- M. Pierre Corriveau – Ordre des architectes du Québec (OAQ)
- M. Jean-François D'Amour – Corporation des officiers municipaux agréés du Québec (COMAQ)
- M<sup>me</sup> Sarah Doyon – Trajectoire Québec
- M<sup>me</sup> Johanne Elsener – Santé Urbanité
- M. Pierre Goudreau – Ordre des évaluateurs agréés du Québec (OEAQ)
- M<sup>me</sup> Véronique Laflamme – Front d'action populaire en réaménagement urbain (FRAPRU)
- M. Louis Lalonde – Vélo Québec
- M<sup>me</sup> Maude Loubier – Office des personnes handicapées du Québec (OPHQ)
- M. Alex Martin – Regroupement des organismes de bassins versants du Québec (ROBVQ)
- M. Vincent Moreau – Écotech Québec
- M. Daniel Normandin – Québec Circulaire
- M. Samuel Pagé-Plouffe – Alliance Transit
- M. François Nicolas Pelletier – Ordre des ingénieurs du Québec (OIQ)
- M. Philippe Schnobb – Association du transport urbain du Québec (ATUQ)
- M<sup>me</sup> Alice-Anne Simard – Nature Québec
- M. François Trudel – Ville de Québec

	<b>Animateur</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>M. Robert Sauvé</li> </ul>
--	--

Sujets	Résumé des propos
<b>Accueil et introduction</b>	<p>L'animateur accueille les personnes participantes et explique les modalités de fonctionnement ainsi que les objectifs de la rencontre.</p> <p>M. Alexandre Lambert souligne l'importance des échanges, qui visent à recueillir divers points de vue sur le document de consultation et à identifier des actions afin de mettre en œuvre la Stratégie. Il remercie les personnes réunies de leur participation.</p>
<b>Présentation du document de consultation</b>	<p>M<sup>me</sup> Isabelle Boucher et M. Martin Desrochers présentent les grandes lignes du document de consultation et soumettent aux participants quelques questions pour lancer la période d'échanges.</p>
<b>Échanges entre les personnes participantes</b>	<p>La période d'échanges débute à 14 h 10.</p>
<b>Commentaires généraux</b>	<p>Les commentaires généraux suivants sont formulés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Les notions de santé et d'équité devraient être davantage mises de l'avant, tout comme celles de la science, l'expertise et l'innovation.</li> <li>La gestion intégrée de l'eau ainsi que la notion de bassin versant devraient figurer à l'intérieur du document.</li> <li>Les termes « développement » et « croissance » doivent être suivis du mot « durable ».</li> <li>Il faut hiérarchiser les enjeux, afin d'éviter que des considérations à court terme prennent le dessus sur les enjeux à long terme.</li> <li>Pour certains participants, le développement économique devrait être plus présent dans la Stratégie. Pour d'autres, cet aspect ne doit pas être au centre des orientations en aménagement du territoire.</li> <li>Les leviers d'action doivent donner lieu à des actions concrètes. <ul style="list-style-type: none"> <li>Plusieurs participants souhaitent être consultés sur le plan d'action de la Stratégie avant sa publication.</li> <li>Les partis politiques devraient être engagés dans la démarche, par le biais d'une commission non partisane.</li> </ul> </li> <li>Les consultations pourraient être prolongées et tenues en présentiel. L'absence d'appel de mémoires est critiquée.</li> <li>La participation du grand public devrait être facilitée. Il faut sensibiliser la population aux changements urbains à venir.</li> <li>Des solutions mises en place à l'international pourraient servir d'inspiration pour la Stratégie.</li> <li>Il est important d'arrimer la Stratégie avec la Stratégie québécoise d'architecture et la Politique de mobilité durable (PMD). <ul style="list-style-type: none"> <li>L'approche « Réduire – Transférer – Améliorer » de la PMD devrait être présente dans la Stratégie.</li> </ul> </li> </ul>
<b>• Vision</b>	<p>Concernant la vision, les commentaires suivants sont formulés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>La mention de la mobilité durable et des milieux de vie complets est appréciée.</li> <li>La vision doit viser le développement d'un éventail plus large d'options de transports, dans un souci de favoriser l'équité et le développement socio-économique.</li> <li>La vision aborde plusieurs axes d'intervention propres à l'économie circulaire. Celle-ci devrait être considérée comme un modèle de développement et pourrait servir de cadre à la Stratégie, ce qui permettrait de répondre à de multiples enjeux soulevés dans le document.</li> </ul>

Sujets	Résumé des propos
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La résilience doit impliquer de contrer les effets des aléas climatiques sur les personnes défavorisées, afin d'éviter d'augmenter les inégalités sociales.</li> </ul>
<p>• <b>Axe 1 : Gouvernance</b></p>	<p>Concernant l'Axe 1, les commentaires suivants sont formulés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les enjeux de santé doivent être intégrés au cadre d'aménagement, par exemple par l'entremise d'évaluations d'impact sur la santé et la consultation des directions de la santé publique en amont des projets.</li> <li>• Les ressources professionnelles en urbanisme doivent être mises à la disposition des municipalités et davantage sollicitées par les pouvoirs publics.</li> <li>• La prise en compte des plans directeurs de l'eau (PDE) dans la planification territoriale est essentielle, notamment par le schéma d'aménagement et de développement. La concertation supralocale prend déjà forme dans l'élaboration des PDE.</li> <li>• Il faut assurer une souplesse dans les outils de planification territoriale.</li> <li>• Le renforcement du rôle des municipalités régionales de comté (MRC) peut constituer un obstacle à la densification, compte tenu du poids des petites municipalités locales dans la structure décisionnelle de certaines MRC.</li> <li>• La participation citoyenne devrait être accrue et mieux encadrée en outillant les municipalités. Une gouvernance de proximité s'appuyant sur la société civile est essentielle.</li> <li>• Le MAMH et le ministère des Transports devraient être fusionnés.</li> <li>• La localisation optimale des équipements et des infrastructures de l'État est prioritaire, par exemple par des critères d'accessibilité en transport collectif et actif. La Société québécoise des infrastructures peut jouer un rôle considérable dans l'exemplarité de l'État.</li> <li>• Le leadership du MAMH est fondamental pour concilier les orientations parfois divergentes entre les ministères ainsi que pour provoquer des changements majeurs. <i>La Loi visant principalement la gouvernance efficace de la lutte contre les changements climatiques et à favoriser l'électrification</i> pourrait servir d'exemple.</li> <li>• La création d'un bureau de l'aménagement, assorti d'un volet en architecture, est proposée.</li> <li>• Les enjeux nationaux et suprarégionaux (changements climatiques, étalement urbain, etc.) commandent une grande implication de l'État.</li> <li>• Le respect du droit à l'autodétermination des Premières Nations devrait être reconnu dans la Stratégie.</li> </ul>
<p>• <b>Axe 2 : Croissance urbaine</b></p>	<p>Concernant l'Axe 2, les commentaires suivants sont formulés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La protection des milieux naturels peut se concrétiser en fixant des seuils minimaux de conservation pour les municipalités, ainsi qu'en instaurant un équivalent de la Commission de protection du territoire agricole du Québec pour les milieux naturels. <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Une campagne de sensibilisation pourrait mettre l'accent sur l'importance de protéger ces milieux.</li> <li>○ Les milieux naturels situés dans les zones urbanisées doivent aussi être protégés.</li> </ul> </li> <li>• Pour concilier les milieux naturels et agricoles, l'équilibre doit être recherché à l'échelle du bassin versant.</li> <li>• Un portrait quantitatif et exhaustif de la densification doit être dressé, avec des comparables internationaux et canadiens, afin de déterminer l'envergure des efforts à déployer et d'identifier des cibles potentielles.</li> <li>• Le redéveloppement doit être priorisé dans la Stratégie.</li> <li>• Le concept de perméabilité pour favoriser les transports actifs doit être mis de l'avant.</li> <li>• Le développement des réseaux de transport collectif et actif doit s'accompagner d'objectifs relatifs aux parts modales et à l'augmentation de l'offre de transport collectif ainsi que de cibles de mobilité durable.</li> <li>• Les leviers d'action liés à la mobilité durable devraient être plus précis.</li> <li>• Le transport collectif constitue un levier pour l'inclusion sociale et la Stratégie doit tenir compte de l'impact du développement des transports sur les coûts immobiliers.</li> </ul>

Sujets	Résumé des propos
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La réglementation sur le stationnement devrait inclure un nombre maximal, et non minimal, de places.</li> <li>• La construction d'autoroutes urbaines devrait être soumise à un moratoire, et les autoroutes urbaines existantes reconverties en boulevards urbains.</li> <li>• L'intégration des transports et de l'aménagement du territoire est déterminante et exige une action gouvernementale cohérente.</li> <li>• La mise en place de mécanisme de concertation aux échelles régionales est prioritaire, car les impacts de la croissance urbaine dépassent les juridictions locales.</li> <li>• La planification des transports et de l'intermodalité doit être faite à l'échelle supralocale.</li> </ul>
<p>• <b>Axe 3 : Milieux de vie</b></p>	<p>Concernant l'Axe 3, les commentaires suivants sont formulés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un plan de trame verte comportant des objectifs de canopée, de proximité et de dimension des espaces verts devrait être adopté par toutes les municipalités. De plus, un meilleur accès aux rives devrait être recherché.</li> <li>• Des normes d'accessibilité harmonisées doivent être appliquées partout au Québec pour favoriser les parcours sans obstacle.</li> <li>• Les logements doivent être accessibles, abordables et de qualité, en plus d'être adaptés ou adaptables.</li> <li>• La Stratégie doit comprendre des mesures pour permettre à tous de se loger convenablement.</li> <li>• L'accent doit être mis sur le logement social, communautaire et abordable dans les leviers d'action. La <i>Loi sur l'aménagement et l'urbanisme</i> doit être revue pour que les municipalités aient des outils et des cibles en logement social et communautaire.</li> <li>• Bien que les municipalités aient un rôle à jouer en matière d'insalubrité, le rôle de l'État doit être renforcé.</li> <li>• Le fait que la plupart des ménages ayant des besoins impérieux en matière de logement sont locataires devrait être précisé.</li> <li>• La villégiature et le tourisme contribuent à la crise du logement vécue dans plusieurs milieux ruraux. Une harmonisation des règlements sur l'hébergement touristique doit être faite afin de protéger les ménages à faibles revenus contre de la rareté des logements et la hausse du prix des loyers.</li> <li>• Plus de liens avec l'habitation doivent être faits dans d'autres axes.</li> <li>• L'espace dédié à l'automobile devrait être aménagé pour des modes de transport durables et actifs. Un levier d'action devrait préciser que les rues doivent favoriser la sécurité des usagers plutôt que la fluidité automobile.</li> <li>• Le code de construction doit être mis à jour pour améliorer la résilience aux changements climatiques. L'ensemble des municipalités devrait appliquer ce code modifié.</li> <li>• Pour les milieux de vie, le rôle de l'État se situe davantage en soutien aux paliers locaux et aux initiatives citoyennes.</li> <li>• Les espaces favorisant le transport actif doivent bénéficier du verdissement.</li> <li>• La main-d'œuvre est nécessaire au développement économique. <ul style="list-style-type: none"> <li>○ L'exode rural représente un défi.</li> <li>○ La Stratégie doit renforcer l'économie des milieux régionaux.</li> </ul> </li> <li>• L'aménagement des milieux de vie et la stimulation du développement économique doivent être arrimés.</li> </ul>
<p>• <b>Axe 4 : Ruralité</b></p>	<p>Concernant l'Axe 4, les commentaires suivants sont formulés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le transport actif et collectif régional doit être développé. <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Une desserte interurbaine en transport collectif est essentielle pour favoriser l'inclusion et l'équité.</li> <li>○ La mobilité active en milieu rural peut être bénéfique pour la population locale ainsi que pour le tourisme. Il faut mieux accompagner les collectivités rurales dans la mise en place de ces infrastructures.</li> </ul> </li> <li>• La Stratégie doit contribuer au verdissement des centres villageois.</li> </ul>

Sujets	Résumé des propos
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une évaluation d'impact environnemental et sanitaire sur la municipalité devrait être réalisée lors de l'implantation d'une industrie.</li> <li>• La restauration de la biodiversité, plutôt que sa préservation, devrait être davantage abordée.</li> <li>• L'économie circulaire doit être prise en compte par les projets de mise en valeur des ressources naturelles : il faut exploiter les ressources en circulation dans l'économie avant d'en exploiter de nouvelles.</li> <li>• La prise en compte des particularités territoriales doit se faire en considération des bassins versants.</li> </ul>
<p>• <b>Axe 5 : Finances et fiscalité</b></p>	<p>Concernant l'Axe 5, les commentaires suivants sont formulés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Il est possible de lutter contre la spéculation sur les terres agricoles et les milieux naturels par la captation de la plus-value foncière occasionnée par tout changement de zonage.</li> <li>• Une réforme de la <i>Loi sur l'expropriation</i> est urgente pour retirer la compensation de la perte possible des profits et protéger les milieux naturels de la spéculation foncière.</li> <li>• Il est important de favoriser la capacité d'exproprier des sociétés de transport pour éviter de gonfler les coûts des projets.</li> <li>• Les promoteurs sont souvent informés de l'expropriation lors de la réception d'un avis. Ils pourraient cependant faire partie des discussions en amont des projets afin d'explorer d'autres options.</li> <li>• Le gouvernement doit augmenter le financement du transport collectif et actif et freiner celui dédié à l'automobile.</li> <li>• La fiscalité municipale doit être alignée avec nos objectifs en matière de transport et d'aménagement. <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Une planification efficace de l'urbanisation doit favoriser les transports collectifs, mais cela augmente les coûts d'infrastructure et d'opération.</li> <li>○ La densification aura un impact notable sur l'impôt foncier perçu par les municipalités. Des mesures de compensation doivent être prévues.</li> </ul> </li> <li>• Les sources de revenus des municipalités doivent être diversifiées, par exemple par l'écofiscalité, une fiscalité plus progressive, la perception d'une part de l'impôt sur le revenu ou de la taxe de vente provinciale.</li> <li>• La dépendance à l'impôt foncier ne facilite pas la mise en place de mesures de développement durable.</li> <li>• Les redevances en place sont difficilement applicables et une réflexion à cet égard est nécessaire.</li> <li>• La Stratégie doit reconnaître que la hausse de la capacité routière fragilise les finances publiques.</li> <li>• Des mesures concrètes touchant les finances et la fiscalité doivent être mises en œuvre dès le dépôt de la Stratégie.</li> </ul>
<p><b>Prochaines étapes</b></p>	<p>Les comptes rendus des rencontres régionales seront publiés sur le site Web de la Stratégie.</p> <p>Une consultation publique aura lieu sur le Web, du 16 août au 10 septembre 2021<sup>1</sup>.</p> <p>Les Premières Nations et les Inuits seront consultés une deuxième fois au mois de septembre 2021.</p> <p>La rédaction de la Stratégie est prévue à l'automne, en vue d'une publication de celle-ci au printemps 2022.</p>
<p><b>Fin de la rencontre</b></p>	<p>L'animateur remercie les participants de leur présence et les invite à faire part de leurs commentaires additionnels par l'entremise de la consultation Web.</p> <p>La rencontre se termine à 16 h avec un mot de clôture de M. Alexandre Lambert.</p>

<sup>1</sup> À noter que le 8 septembre, le MAMH a annoncé la prolongation de celle-ci jusqu'au 17 septembre 2021.