

SYNTHÈSE DES SÉMINAIRES

CROISSANCE URBAINE ET AMÉNAGEMENT :

LA RECENTRALISATION, LA PANDÉMIE ET L'AVENIR

Pierre Fillion
Professeur retraité
School of Planning
University of Waterloo



Dans le cadre des travaux entourant la Stratégie nationale d'urbanisme et d'aménagement des territoires, le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation a organisé, en collaboration avec l'École nationale d'administration publique, un séminaire visant à enrichir les réflexions. Ce séminaire s'est déroulé en trois séances virtuelles les 22 et 29 janvier 2021 ainsi que le 5 février 2021.

Au cours de ce séminaire, des chercheurs ont été invités à présenter leurs constats et leurs réflexions sur les thématiques suivantes : la gouvernance, la croissance urbaine, les milieux de vie, la ruralité ainsi que les finances et la fiscalité.

Ce document présente une synthèse des propos tenus à cette occasion. Il a été préparé par le chercheur et il n'engage que lui.

Table des matières

Croissance urbaine et aménagement : la recentralisation, la pandémie et l'avenir	4
La recentralisation comme modèle dominant de l'aménagement urbain à l'échelle métropolitaine.....	4
<i>A Place to Grow</i> comme réaction à l'étalement de Toronto.....	6
Le contenu de <i>A Place to Grow</i>	7
Conditions requises pour atteindre les objectifs d'aménagement à l'échelle métropolitaine.....	9
La pérennité et la coordination intergouvernementale.....	9
Les centres plurifonctionnels	10
Les effets de la pandémie et de l'après-pandémie sur la recentralisation	10
Conclusion	12
Références	14

Croissance urbaine et aménagement : la recentralisation, la pandémie et l'avenir

L'histoire démontre que, laissée à elle-même, la croissance urbaine peut provoquer des conséquences environnementales désastreuses, des conditions de vie malsaines et des problèmes de fonctionnement se manifestant à différentes échelles dans la ville : du niveau de la rue et du quartier à celui de l'ensemble des régions métropolitaines. C'est notamment le cas de la congestion routière, qui témoigne des défaillances de l'aménagement à l'échelle régionale. Ce qui met en évidence le besoin de gérer la croissance. Mais, comme nous allons le voir, ceci ne se fait pas sans péril, car l'aménagement n'apporte pas de solution à tous les problèmes et peut lui-même être source de difficultés. Lorsque l'aménagement fait fausse route, il peut reproduire à grande échelle des erreurs dont l'impact aurait par ailleurs été limité.

La croissance est d'autre part essentielle à la réalisation des objectifs en matière d'aménagement. Sans croissance, les objectifs formulés dans les plans d'urbanisme demeurent lettre morte. L'atteinte de ces objectifs dépend en effet du modelage de la croissance par l'aménagement. À travers l'Amérique du Nord, le modèle d'urbanisme dominant pour ce qui est de l'aménagement des régions métropolitaines est, depuis deux décennies, la recentralisation urbaine, une réaction au couple « étalement urbain » et « domination de l'automobile ».

Dans un premier temps, nous examinerons l'aménagement tel qu'il est pratiqué au niveau métropolitain et, plus précisément, sur l'adoption d'une stratégie axée sur la recentralisation. Le contenu empirique provient de la stratégie de planification du gouvernement de l'Ontario, nommée *A Place to Grow*, concentrée sur la grande région de Toronto. Nous présentons son origine, ses objectifs et ses réalisations, ainsi que certains récents changements de direction apportés à cette stratégie par une nouvelle administration provinciale. Dans un deuxième temps, nous nous penchons sur les conditions requises afin que les objectifs de *A Place to Grow* ayant trait à la croissance urbaine soient atteints. Pour ce faire, une attention spéciale sera apportée aux centres de croissance urbaine (le centre-ville de Toronto et 24 centres secondaires), car ils sont un élément clé de la stratégie ontarienne. Nous terminons finalement avec un aperçu des conséquences possibles de la pandémie et de l'après-pandémie et sur les efforts de recentralisation pouvant causer un retour à l'étalement urbain.

Bien que l'étude de cas provienne de l'Ontario, elle offre des leçons pertinentes pour la gestion de la croissance urbaine, indépendamment d'où elle se produit. La grande étendue du territoire qu'elle couvre ainsi que l'adoption de lois et règlements permettant de gérer la croissance de ce territoire distinguent la stratégie ontarienne de la majorité des efforts d'aménagement métropolitain en Amérique du Nord. Malgré sa grande échelle et son cadre légal, la mise en œuvre de *A Place to Grow* a été confrontée à des obstacles pouvant empêcher l'atteinte de certains objectifs liés à la recentralisation. Cette étude de cas peut donc offrir des leçons utiles à l'aménagement au Québec ainsi qu'ailleurs en Amérique du Nord.

La recentralisation comme modèle dominant de l'aménagement urbain à l'échelle métropolitaine

Une étude de Fillion, Kramer et Sands (2016), portant sur le contenu de 301 plans de portée métropolitaine provenant des 58 régions urbaines nord-américaines (Primary Metropolitan Statistical Areas aux États-Unis et régions métropolitaines de recensement au Canada) dont la

population excède un million, a identifié la recentralisation comme modèle d'urbanisme partagé par la grande majorité de ces régions. Dans 56 régions urbaines au moins un plan mettait de l'avant une mesure ou plus favorisant la recentralisation de leur région métropolitaine.

Tableau 1 : Mesures favorisant la recentralisation présentes dans les plans des 58 régions urbaines

Revitalisation du centre-ville	39/58
Développement de centres secondaires	32/58
Revitalisation des centres de villes moyennes dans les agglomérations	13/58
Organisation de nouveaux quartiers autour de centres plurifonctionnels	33/58
Concepts de centres sommairement définis	16/58
TODs (<i>Transit Oriented Developments</i>)	50/58
Corridors urbains	30/58
Revitalisation des rues commerciales	10/58

La recentralisation telle que définie dans les plans de ces régions métropolitaines est une réaction contre l'étalement et la dispersion qui ont dominé la scène urbaine au cours des sept ou huit dernières décennies (Kuntsler, 1993; Soule, 2006). Il convient de départager le concept de l'étalement de celui de la dispersion, chacun définissant une différente dimension du même phénomène. L'étalement décrit une forme urbaine de faible densité responsable de la rapide urbanisation de l'espace rural et de la croissance urbaine en taches d'huile, alors que la dispersion dépeint la dynamique urbaine qui sous-tend l'étalement. La dispersion urbaine est animée par l'existence de rétroactions entre ses différentes composantes : la décentralisation des activités structurantes telles que l'emploi et les commerces, la faible densité, un usage généralisé de l'automobile, une spécialisation fonctionnelle avancée de l'espace, l'adoption de la formule du super-quadrilatère (« super block »). Le super-quadrilatère permet la création d'oasis de tranquillité dans un environnement où la grande majorité des déplacements se fait en automobile. Il oriente la circulation et les fonctions qui sont de grandes sources de déplacements vers les artères entourant les secteurs résidentiels de faible densité. La dispersion se traduit par un aplanissement des gradients d'accessibilité urbaine, car contrairement aux transports collectifs qui ont tendance à concentrer les destinations, l'automobile nivelle les sommets qui ont trait à l'accessibilité. Il s'ensuit un déclin des centres-villes et des autres centres plurifonctionnels, profitant à la spécialisation spatiale et à l'éparpillement des activités (Filion, Bunting et Warriner, 1999).

Les mesures liées à la recentralisation visent les différentes manifestations de l'étalement et de la dispersion en proposant des interventions allant à l'encontre de ces manifestations. Ces mesures tentent en effet de substituer la faible densification, la promotion des transports collectifs ainsi que la marche et le vélo au « tout à l'automobile », et la création de centres plurifonctionnels à la spécialisation fonctionnelle et la dissémination des activités urbaines. La recentralisation se définit en effet comme une approche visant à renverser l'étalement urbain.

En opposition directe avec l'étalement et la dispersion, la recentralisation propose une croissance structurée autour d'une hiérarchie de centres, allant des centres de quartiers aux centres secondaires desservant une partie de la région métropolitaine. Et tout au haut de la hiérarchie, se trouve le centre-ville, qui demeure dans la plupart des cas le centre dominant de sa région métropolitaine. Lorsque réussis, ces centres sont denses et plurifonctionnels. Ils comprennent aussi des espaces piétonniers animés, qui servent à interconnecter leurs différentes fonctions (Filion et coll., 2018). La recentralisation propose un retour partiel aux gradients

d'accessibilité produits par les transports collectifs, avec un sommet incontesté au centre-ville et des sommets moindres autour des principales stations des transports collectifs.

A Place to Grow comme réaction à l'étalement de Toronto

La région de Toronto se prête particulièrement bien à l'exploration du rapport entre la croissance urbaine et l'aménagement du fait de la rapide expansion de sa population et de son économie. Qui plus est, on prévoit un maintien de ce rythme de croissance au cours des prochaines décennies.

Tableau 2 : Croissance anticipée dans le Greater Golden Horseshoe (région urbaine sous l'influence de Toronto)

2016	9,2 M
2031	11,5 M
2041	13,5 M
2051	14,9 M

(Source : Ontario, 2020)

Au début des années 2000, la région de Toronto fut confrontée à deux crises causées par sa croissance. Il y eut d'abord l'opposition de groupes environnementaux et de nombreux résidents de la seconde couronne de banlieue à l'urbanisation d'un milieu naturel fragile et présentant un paysage exceptionnel. Bien que l'urbanisation se terminait dans la plupart des cas aux pieds de la Oak Ridges Moraine, de nouveaux projets commençaient à gruger ce milieu naturel. La moraine, produite par la fonte des glaciers, offre un paysage vallonné où prennent naissance la plupart des cours d'eau alimentant la partie nord-ouest du lac Ontario. À chaque fois qu'une partie de la moraine faisait place à l'urbanisation, l'opposition prenait de la vigueur et sa capacité d'influencer l'opinion publique devenait plus grande. Le gouvernement provincial progressiste-conservateur d'alors ne pouvait demeurer indifférent à une opinion publique toujours plus favorable à la préservation de la moraine. Cette pression avait d'autant plus d'influence du fait que les banlieues limitrophes de la moraine, où la mobilisation contre l'urbanisation de ce milieu naturel était particulièrement intense, faisaient partie des assises électorales de ce gouvernement (Sandberg, Wekerle et Gilbert, 2013).

La seconde crise eut trait aux problèmes de transports dans la grande région de Toronto, en particulier à la congestion routière et à un manque d'alternatives à l'automobile dans plusieurs secteurs de banlieue. La croissance rapide de la région, de la fin des années 1970 au milieu des années 2000, ne fut pas accompagnée d'investissements proportionnels dans de nouvelles infrastructures de transports, surtout de transports collectifs. D'où un déficit grandissant des transports urbains par rapport aux besoins, qui s'est traduit en une diminution de la productivité économique et de la qualité de la vie dans la région métropolitaine (Keil, 2002). La congestion fut à la base de pressions politiques de la part des groupes d'affaires, le principal groupe de référence de l'administration progressiste-conservatrice, réclamant une intervention gouvernementale rapide dans le champ des transports.

Le gouvernement provincial réagit en mettant sur pied un effort de planification régionale destiné à apporter des solutions à ces deux crises, tout en formulant un concept d'aménagement à l'échelle de l'agglomération. Le territoire qui fait l'objet de cet effort, le Greater Golden Horseshoe (GGH), fut défini de façon à comprendre un vaste secteur sous l'influence de la ville de Toronto de façon à assurer un contrôle sur tous les endroits susceptibles d'être affectés par la croissance de cette région urbaine. Ce territoire couvre 22 500 km², environ 230 km du nord au

sud et 185 km de l'est à l'ouest. Il comprend donc un mélange de secteurs urbains et ruraux, soit la région urbanisée continue de Toronto ainsi que des villes à l'extérieur de cette région, mais demeure dans la zone d'influence de Toronto. Le gouvernement provincial lança en 2003 un processus menant à la formulation du plan *A Place to Grow* (nommé jusqu'en 2020, *Places to Grow*). Aux élections de 2003, l'administration progressiste-conservatrice fut défaite par le Parti libéral. Mais cette transition a causé peu de changements dans l'aménagement du GGH, sauf peut-être l'expression d'une plus grande détermination à atteindre les objectifs du plan de la part des libéraux. En effet, la version finale du plan fut adoptée en 2005 par le gouvernement provincial et donna lieu au passage d'une loi obligeant les administrations municipales et régionales à se conformer au plan *A Place to Grow* (Ontario, 2005). Cette loi assure que tous les niveaux de planification (local, régional et provincial) respectent les objectifs de *A Place to Grow* en ce qui a trait à l'aménagement du territoire et à la mise en place des réseaux d'infrastructures.

Le contenu de *A Place to Grow*

A Place to Grow adopte des mesures touchant à de nombreux aspects de l'aménagement régional. Ces mesures comprennent une ceinture de verdure couvrant 7 200 km², possiblement la plus grande au monde. Il y a aussi la délimitation d'une zone dédiée à l'urbanisation, destinée à accueillir la croissance au cours des décennies à venir. Cette zone est destinée à prévenir l'étalement urbain. Le plan contient aussi des seuils de densité à atteindre pour les secteurs résidentiels et d'emplois. Une autre directive incluse dans *A Place to Grow* exige que cinquante pour cent de la croissance prenne place dans des secteurs déjà urbanisés. Le plan propose aussi la création ou l'expansion de 25 centres de croissance urbaine : au centre-ville de Toronto ainsi que dans les centres secondaires existants ou nouveaux. Enfin, le plan propose de considérables extensions des systèmes de transports collectifs (Ontario, 2020).

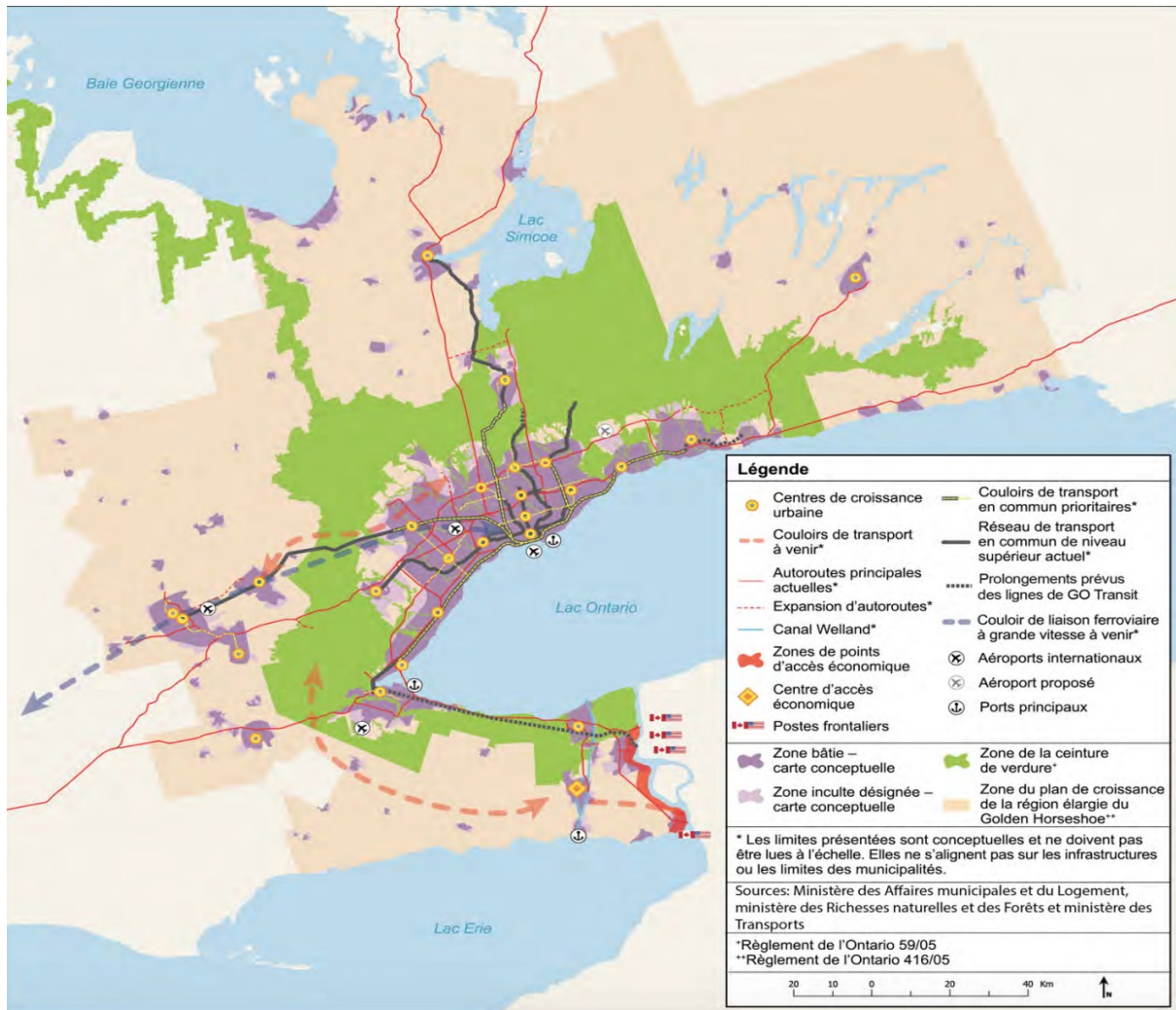


Figure 1 : Représentation cartographique du contenu de *A Place to Grow* (Ontario, 2020).

Hormis certains ajustements mineurs, *A Place to Grow* fut mis en œuvre sans changements importants au cours des mandats successifs du Parti libéral, de 2003 à 2018. Le retour au pouvoir du Parti progressiste-conservateur, avec Doug Ford comme premier ministre, a cependant changé cette situation. Le message mis de l'avant par le candidat Ford pendant la campagne électorale était axé sur la croissance économique où certains aspects du plan faisaient figure d'entraves à la performance économique de la région. C'est ainsi que Doug Ford proposa, au cours de cette campagne électorale, d'ouvrir la ceinture de verdure au développement résidentiel afin d'augmenter l'offre de logements et de réduire les coûts de l'habitation alors en rapide hausse (Bueckert, 2018). Mais une vigoureuse réaction des groupes environnementaux et du public a mis fin à cette plateforme électorale des progressistes-conservateurs.

Néanmoins, une fois au pouvoir l'administration progressiste-conservatrice a entrepris de réviser *A Place to Grow*. Elle a d'abord étendu les projections de croissance urbaines à 2051. Comme les administrations locales et régionales doivent s'assurer qu'elles ont suffisamment d'espace à urbaniser pour accueillir la croissance anticipée, un prolongement de la période couverte par les projections fait en sorte que les territoires assignés à la croissance future doivent être agrandis. Un autre changement vise l'élimination de certaines restrictions prévenant la croissance urbaine dans les zones à vocation rurale ou naturelle (Javed, 2020). Mais le nouveau gouvernement

provincial s'abstient de remettre en question l'importance que le plan accorde à la densification. Une nouvelle loi va faire en sorte que les municipalités ne pourront plus s'opposer aux projets urbains de forte densité dans les secteurs desservis par les transports collectifs rapides et fréquents. Finalement, alors que le gouvernement provincial continue de créer des infrastructures de transports collectifs, la nouvelle administration envisage de nouvelles autoroutes dont l'une dans l'axe de l'autoroute 401 qui traverse le GGH d'est en ouest (Webster, 2020).

Conditions requises pour atteindre les objectifs d'aménagement à l'échelle métropolitaine

Quelles sont les conditions requises afin que les objectifs d'aménagement à l'échelle métropolitaine soient atteints et *A Place to Grow* profite-t-il de ces conditions? La réponse à cette dernière question est oui, car au cours des quinze dernières années, le plan a atteint au moins en partie une grande part de ses buts. C'est le cas, par exemple, de la création de la ceinture de verdure, de l'augmentation de la densité des nouveaux développements, de la mise en place ou du redéveloppement des centres secondaires et de l'expansion des systèmes de transports collectifs. Mais c'est un oui incertain, car on peut se questionner sur les conditions à venir et leurs impacts sur les objectifs du plan.

La pérennité et la coordination intergouvernementale

Un facteur de premier plan dans la réalisation des objectifs de *A Place to Grow* a été le cadre légal mis en place afin d'assurer l'exécution des idées formulées dans le plan. Il en fut de même pour les ressources financières allouées aux projets de transports collectifs. Nous allons ici nous concentrer sur deux autres types de conditions : la longue durée et la coordination entre niveaux de gouvernements. La longue durée fait référence au besoin d'une persistance des politiques urbaines au cours d'une longue période afin d'atteindre les objectifs d'aménagement métropolitain. Les infrastructures sont donc susceptibles de jouer un plus grand rôle à long terme que la réglementation, les effets des infrastructures étant durables alors que les règlements peuvent être révisés, ou même renversés. Le lien entre, d'une part, un usage élevé de l'automobile et les infrastructures routières et autoroutières et, d'autre part, l'étalement urbain met en lumière le profond effet à long terme des infrastructures sur la forme urbaine.

Peut-être l'exemple le plus convaincant d'un plan métropolitain qui a atteint ses objectifs au cours d'une longue durée est celui de Copenhague, adopté en 1947, qui compare la région métropolitaine de cette ville aux doigts de la main. Le succès du plan est en grande partie une conséquence de la création d'infrastructures de transports construites dans les axes de ces doigts. Une relative stabilité politique a aussi joué un rôle dans l'influence durable de ce plan (Sorensen et Torfing, 2019).

Compte tenu de l'importance de la constance des politiques d'aménagement pour l'atteinte des buts des plans de portée métropolitaine, on peut donc se questionner sur l'impact que les récents changements d'orientation de la part du gouvernement provincial pourront avoir sur la réalisation des objectifs de *A Place to Grow*. La réponse à cette question demeure incertaine. Alors que les aspects fondamentaux du plan qui visent la recentralisation ne sont pas comme tels remis en question, le gouvernement provincial adopte des mesures qui favorisent l'étalement sous le prétexte de favoriser avant tout la stimulation de la croissance économique.

Pour illustrer le besoin de coordination entre les différents acteurs en matière d'aménagement afin d'atteindre les objectifs de recentralisation, nous mettons en lumière les conditions requises pour assurer le développement de centres de croissance urbaine (tels que définis dans *A Place to Grow*). De tels centres plurifonctionnels de forte densité, desservis par des systèmes de transports collectifs performants, sont, il va de soi, la composante clé de la recentralisation.

Les centres plurifonctionnels

Le succès de ces centres dépend de l'existence d'une synergie entre leurs différentes fonctions, qui fait en sorte que chaque fonction profite de la présence des autres fonctions. Ce qui distingue les centres des autres secteurs urbains, qui eux aussi font partie de réseaux d'échanges plurifonctionnels, c'est que dans les centres la marche constitue le principal vecteur de la synergie. Afin que les centres puissent croître tout en adoptant une dynamique urbaine distincte de celle des autres secteurs urbains, ils doivent attirer différentes fonctions (commerces, emplois, services, habitation), atteindre des seuils de densité élevés, être desservis par des services de transports collectifs rapides et fréquents. Les centres doivent aussi être traversés par des espaces piétonniers animés par les commerces, services et activités culturelles et récréatives, dans un cadre urbain qui minimise la présence de l'automobile. Ce sont là les conditions requises pour que la synergie fondée sur les mouvements piétonniers puisse se produire (Filion et coll., 2018; Filion, McSpurren et Huether, 2000).

Le succès des centres nécessite donc une approche hautement coordonnée impliquant différents niveaux de gouvernement et différentes agences au sein de ces gouvernements. Il doit en effet y avoir cohérence entre les paliers de l'aménagement de ces centres qui sont sous la responsabilité des divers niveaux de gouvernement. Les buts poursuivis par le choix des sites des centres, les modes de transports qui y sont privilégiés, l'agencement des bâtiments et leurs fonctions, les façades et les détails du mobilier urbain, doivent tous être en harmonie. La défaillance d'un seul niveau d'aménagement peut remettre en question le succès, voire l'existence même, de ces centres. Par exemple, l'incapacité de créer un environnement sécuritaire, confortable et animé favorisant la marche peut déclencher une réaction en chaîne : peu de déplacements piétonniers, synergie défaillante résultant en une faible présence de commerces et de services, ce qui diminue l'attrait des centres auprès des immeubles à bureaux et résidentiels. L'échec des centres peut alors remettre en cause l'ensemble des stratégies fondées sur la recentralisation à l'échelle métropolitaine.

Les effets de la pandémie et de l'après-pandémie sur la recentralisation

La pandémie risque de remettre en question plusieurs aspects de la recentralisation. Les mesures prises afin de contenir la contagion désarticulent en effet les intenses réseaux de contacts humains qui sont le fondement de la dynamique des centres. C'est la possibilité d'interagir facilement les uns avec les autres, des interactions qui prennent le plus souvent la forme de contacts interpersonnels directs, qui attire différentes fonctions dans ces centres. La popularité du télétravail, qui risque fort de persister après la pandémie, cause une profonde chute de l'activité des centres-villes et des centres secondaires.

Il en va de même pour les transports collectifs, ce qui ne surprend guère, car les centres-villes, et dans une moindre mesure les centres secondaires, représentent une forte part de leur marché, avec des variations selon les formes de transports collectifs. Si l'achalandage des autobus de la Toronto Transit Commission au début de février 2021 n'était que de 39 % de son niveau d'avant la pandémie, la baisse est plus prononcée dans le métro, dont le réseau est plus orienté vers le centre-ville. L'achalandage du métro n'est que de 20 % de ce qu'il était avant la

pandémie (TTC, 2021). La chute la plus précipitée est cependant encourue par les trains GO (le service de trains de banlieue de Toronto) pour lesquels la vaste majorité des destinations se trouvent au centre-ville. L'achalandage au cours de la pandémie n'est que de 6,3 % de ce qu'il était avant mars 2020 (Metrolinx, 2020). Fait intéressant, la baisse de l'usage de l'automobile est beaucoup moins prononcée au cours de la pandémie, sauf évidemment en période de confinement complet (Spurr et Rifer, 2021).

La création du milieu diversifié inhérent au concept de centres est remise en question par les gains de popularité du commerce en ligne qui risquent de priver ces centres d'une fonction essentielle à la manifestation des effets de synergie. Non seulement l'absence de commerces va-t-elle réduire les possibilités d'interactions interfonctionnelles, mais elle va aussi contribuer à une détérioration de l'attrait des espaces piétonniers des centres, et ainsi du principal mécanisme qui sous-tend les effets synergiques dans les centres.

Les effets préliminaires de la pandémie sur les marchés immobiliers semblent suggérer un retour des tendances décentralisatrices. Le marché des maisons unifamiliales en banlieue et dans les zones de villégiature au nord de la région de Toronto est en surchauffe, ce qui se traduit par de fortes hausses des prix. En revanche, les condos du centre-ville et les logements locatifs de la ville de Toronto subissent une perte de valeur (Pittis, 2020). On ne peut évidemment pas se prononcer avec certitude sur les tendances qui prévaudront après la pandémie. Mais on peut tout de même s'attendre à une persistance du recours au télétravail, bien que probablement dans une moindre mesure qu'au cours de la pandémie. Ceci se traduira par une diminution du nombre d'employés dans les édifices à bureaux, et par conséquent par une scène commerciale moins active dans les centres-villes et une possibilité réduite de créer des centres secondaires plurifonctionnels.

La ville du quart d'heure, un concept mis de l'avant à Paris et qui s'est rapidement répandu à travers le monde, vise à réorganiser la distribution des activités urbaines de façon à ce que les nécessités de la vie quotidienne soient accessibles dans tous les quartiers résidentiels à l'intérieur d'un périmètre de marche de quinze minutes (Paris, 2021). Ce concept peut être perçu comme un compromis entre la recentralisation et la décentralisation. Comme le concept de la recentralisation, celui de la ville du quart d'heure fait la promotion de la mixité urbaine et du recours aux alternatives à l'automobile. En revanche, la généralisation de ce concept pourrait prévenir la création de centres secondaires à cause de la localisation à l'échelle des quartiers résidentiels des fonctions qui composeraient ces centres (Leanage et Filion, 2020). On peut cependant légitimement se demander si la formule de la ville du quart d'heure est réaliste dans le cadre des villes centrales et surtout des banlieues nord-américaines, où la densité ne se compare pas à celle de Paris. La réalisation de cette formule serait impossible dans un contexte urbain où la densité résidentielle est insuffisante pour assurer le fonctionnement de commerces et de services accessibles à l'intérieur d'un périmètre de quinze minutes de marche.

Conclusion

Une des étapes de la préparation de *A Place to Grow* consista en la consultation de plans métropolitains provenant d'autres régions urbaines, comprenant les plans classiques qui ont contribué à définir l'aménagement métropolitain. Le contenu de *A Place to Grow* fut en partie inspiré par ces plans. *Horizon 2000* (Montréal, 1967) fut parmi les plans les plus ambitieux examinés par les membres de la concertation qui a mené à la formulation de *A Place to Grow*. Le concept d'axes de croissance, mis de l'avant par *Horizon 2000* et d'autres plans métropolitains alors consultés, fut adopté par *A Place to Grow*. Il en fut de même pour le concept de centres secondaires. Mais il devint évident, lors de l'examen de ces plans, que leur contenu mena rarement à des réalisations concrètes. L'accent dans la plupart des cas était sur la présentation de concepts d'urbanisme innovateurs, aux dépens de l'exploration de moyens pouvant mener à leur réalisation. Cette observation concerne non seulement la formulation des plans ayant une portée métropolitaine, mais l'ensemble des instruments d'urbanisme opérant à cette échelle. C'est en effet au niveau métropolitain que l'aménagement semble être le moins apte à influencer la croissance urbaine.

C'est ce qui explique l'importance donnée aux conditions permettant la réalisation de *A Place to Grow* par le gouvernement provincial lors de la définition de sa stratégie d'intervention dans le GGH. Mais la mise en place d'un cadre légal, assurant la conformité de l'aménagement tel que pratiqué par les administrations locales et régionales, ainsi que l'investissement dans les transports collectifs, ne sont pas nécessairement aptes à eux seuls à assurer l'atteinte des objectifs de *A Place to Grow*. La réalisation des buts de ce plan requiert par surcroît un appui stable à long terme de la part des gouvernements ainsi qu'une coordination serrée des administrations responsables des différents niveaux de l'aménagement. Nous avons constaté que ces conditions ne sont pas garanties. Et la recentralisation, qui est l'un des principes directeurs de l'aménagement à l'échelle métropolitaine, risque elle-même d'être compromise par la pandémie et ses effets à long terme.

Références

- BUECKERT, K. (2018) Doug Ford plans to open up « big chunk » of Greenbelt for development. *CBC News*, 30 avril. <https://www.cbc.ca/news/canada/kitchener-waterloo/doug-ford-pc-greenbelt-open-developers-mike-schreiner-1.4641575>
- FILION, P. BUNTING, T.E. et WARRINER, K. (1999) The entrenchment of urban dispersion : Residential location patterns and preferences in the dispersed city. *Urban Studies* 36, 1317-1347.
- FILION, P., KRAMER, A. et SANDS, G. (2016). Recentralization as an alternative to urban dispersion : Transformative planning in a neoliberal context. *International Journal of Urban and Regional Research* 40 : 658-678.
- FILION, P. LEANAGE, N., OVIEDO, M. et LEGER, S. (2018) *Achieving Walkability in Urban Growth Centres*. Toronto : Government of Ontario, Growth Secretariat.
- FILION, P. MCSPURREN, K. et HUETHER, N. (2000). Synergy and movement within suburban mixed-use centres : The Toronto experience. *Journal of Urban Affairs* 23, 419-438.
- JAVED, N. (2020) Doug Ford government defends conservation authority changes in wake of mass Greenbelt Council resignations. *Toronto Star*, 7 décembre. <https://www.thestar.com/news/gta/2020/12/07/doug-ford-government-defends-conservation-authority-changes-in-wake-of-mass-greenbelt-council-resignations.html>
- KEIL, R. (2002) “Common sense” neoliberalism: Progressive Conservatism urbanism in Toronto Canada. *Antipode* 34 : 578-601.
- KUNSTLER, J.H. (1993) *The Geography of Nowhere: The Rise and Decline of America’s Man-Made Landscape*. New York : Simon and Schuster.
- LEANAGE, N. et Filion, P. (2020) *Can the 15-minute walking city save intensification hubs in and beyond the COVID-19 pandemic?* (Rapport préparé pour le Département d’urbanisme de la Région de Waterloo, Ontario). https://uwaterloo.ca/environment/sites/ca.environment/files/uploads/files/densityhousing_2_centres_leanage_filion.pdf
- METROLINX (2020) How COVID has impacted transit – Metrolinx releases ridership map covering all GO Transit rail routes. 6 novembre. <https://blog.metrolinx.com/2020/11/19/how-covid-has-impacted-transit-metrolinx-releases-ridership-map-covering-all-go-transit-rail-routes/>
- MONTRÉAL (Ville de, Service d’urbanisme) (1967) *Horizon 2000*. Montréal : Ville de Montréal.
- ONTARIO (Gouvernement de l’) (2005) *Places to Grow Act, 2005*. S.D.c.13. <https://ontario.ca/laws/statute/05p13>
- ONTARIO (Gouvernement de l’) (2020) *A Place to Grow: Growth Plan for the Greater Golden Horseshoe* (Office Consolidation 2020). Toronto : Queen’s Printer for Ontario.
- PARIS (Ville de) (2021) *Paris ville du quart d’heure, ou le pari de la proximité*. <https://www.paris.fr/dossiers/paris-ville-du-quart-d-heure-ou-le-pari-de-la-proximite-37>
- PITTIS, D. (2020) COVID-19 has made reading next year’s real estate market harder than ever. *CBC News*, 14 décembre. <https://www.cbc.ca/news/business/covid-real-estate-market-1.5838528>

- SANDBERG, L.A., Wekerle, G.R. et Gilbert, L. (2013) *The Oak Ridges Moraine Battles: Development, Sprawl, and Nature Conservation in the Toronto Region*. Toronto : University of Toronto Press.
- SORENSEN, S. et TORFING, J. (2019) The Copenhagen metropolitan “Finger Plan”: A robust urban planning success based on collaborative governance. Dans M.E. Compton et P.T. Hart (Directeurs) *Great Policy Successes*. Oxford : Oxford University Press, 218-243. <https://library.oapen.org/bitstream/handle/20.500.12657/23594/9780198843719.pdf?sequence=1#page=233>
- SOULE, D.C. (Ed.) (2006) *Urban Sprawl : A Comprehensive Reference Guide*. Westport, CT : Greenwood Press.
- SPURR, B. et RIFER, D. (2021) Pandemic restrictions effective in convincing Torontonians to stay home, city traffic data says. *Toronto Star*, 22 janvier. <https://www.thestar.com/news/gta/2021/01/22/pandemic-restrictionseffective-in-convincing-torontonians-to-stay-home-city-traffic-data-says.html>
- TTC (Toronto Transit Commission) (2021) Latest news on COVID-19: Vehicle boardings – week ending February 5, 2021. https://www.ttc.ca/COVID-19/Latest_News.jsp
- WEBSTER, P. (2020) Doug Ford plans to start building a new superhighway near the 401 next year. Why not move all the trucks to the 407 toll highway instead? *Toronto Star*, 19 décembre. <https://www.thestar.com/business/2020/12/19/doug-ford-plans-to-start-building-a-new-superhighway-near-the-401-next-year-why-arent-we-moving-traffic-to-the-vastly-underused-407-instead.html>