

Ambassade de France au Canada  
Service économique régional d'Ottawa

## La ville durable au Canada, un début d'une prise de conscience

Avec un modèle du "tout voiture" qui atteint ses limites, les villes canadiennes, et tout particulièrement les grandes métropoles, sont contraintes d'évoluer vers des modèles se rapprochant de l'Europe, malgré une répartition des compétences complexe entre niveaux administratifs et hétérogène selon les provinces. En effet, la croissance démographique extrêmement dynamique des dernières années a entraîné une crise du logement, qui a alimenté en retour un étalement urbain accentuant les difficultés actuelles de gestion des infrastructures municipales et leurs coûts. En outre, soucieuses de réduire leur empreinte carbone, les villes réévaluent la place des voitures, premier poste d'émission de GES, à travers l'adoption de stratégies et concepts de durabilité déjà largement mobilisés en Europe (la ville en 15 minutes, la zéro artificialisation des sols etc.).

### Complexe et multi-niveaux, le partage des compétences en matière urbaine diffère grandement selon les provinces

**S'il n'a pas de compétence propre en matière de ville durable, le gouvernement fédéral soutient les collectivités par l'intermédiaire des provinces par son « pouvoir de la bourse ».** Le Fonds pour le développement des collectivités du Canada (FDCC) finance notamment de nombreux projets grâce à ses 2,4 Mds CAD (1,54Mds€) de budget annuel. L'intérêt de ces fonds se trouve dans leur flexibilité pour les collectivités, qui peuvent ainsi investir dans des projets aussi différents que les infrastructures de transport, de logement... Les fonds sont répartis en fonction de la population des provinces et territoires, puis alloués aux collectivités locales. Il existe aussi des fonds plus ciblés tel que le Fonds pour le transport en commun du Canada (CPTF), instrument dédié au transport actif, le Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural et le Fonds pour le transport en commun à zéro émission. Au niveau pancanadien mais distinct du gouvernement fédéral, la *Fédération canadienne des municipalités* promeut et finance des projets environnementaux tels que le *Fond municipal vert* (projet d'efficacité énergétique, de réduction des émissions de carbone et d'infrastructures durables).

**Dans les provinces maritimes et au Manitoba, les politiques relatives à la ville durable sont fortement centralisées.** Côté Atlantique, la Nouvelle-Écosse, la plus centralisée, est en effet responsable de toutes les politiques liées à la ville (infrastructures, déchets, réseaux etc.), hors de l'agglomération d'Halifax, capitale de la province, qui exerce ces compétences en direct. Dans les autres provinces maritimes, des évolutions sont en cours pour rationaliser la gouvernance locale. Au Nouveau-Brunswick, le *Local Governance Act* de 2018 a redéfini les structures municipales et leurs responsabilités en créant des intercommunalités (Commissions de services régionaux) qui récupèrent progressivement des compétences jusque-là échues à la Province ou aux communes. Sur l'Île-du-Prince-Édouard, le *Municipal Government Act* de 2017 a établi un cadre législatif unifié pour toutes les municipalités, qu'elles soient urbaines ou rurales, en leur donnant des nouvelles obligations tels que la planification, mais aussi davantage de liberté pour réglementer l'aménagement du territoire. Au Manitoba, c'est autour des fusions en cours autour de Winnipeg, avec 13 municipalités, que se développe la dynamique centralisatrice. Le contrôle de la Province se manifeste également à travers la *Loi sur les municipalités*, qui lui accorde le droit d'approuver les budgets et les règlements municipaux importants, notamment sur les questions environnementales et de planification.

**D'autres provinces ont en revanche décentralisé les compétences en matière urbaine, même si les municipalités restent avant tout des « créatures des provinces » sous leur autorité.** Au Québec, cette décentralisation rappelle le modèle français, notamment à travers des grandes lois organisant l'urbanisme (la loi LAU au Québec et les lois de décentralisation qui partagent les compétences en urbanisme entre les municipalités et les intercommunalités (MRC au Québec)). La Colombie-Britannique a établi un système de gouvernance locale qui favorise l'autonomie des municipalités, tout en créant la possibilité de mutualiser des compétences en matière de déchets, eaux, logement etc. à travers des *regional district*, à l'instar de *Metro Vancouver* ou *Capital Regional District* (Victoria). Les Prairies présentent des approches variées : l'Alberta offre une autonomie municipale relativement élevée, bien que récemment limitée par le *Municipal Affairs Statutes Amendment Act* (2024) qui permet au gouvernement provincial d'exiger des modifications aux règlements municipaux ; la Saskatchewan présente quant à elle une structure diversifiée, avec des municipalités urbaines, rurales et nordiques régies par des législations spécifiques et bénéficiant d'une autonomie pour gérer les affaires locales tel que l'aménagement du territoire ou la gestion des mobilités. En Ontario, les municipalités ont le pouvoir d'élaborer les plans d'urbanismes qui définissent l'utilisation des sols. Si des entités intermunicipales jouent un rôle de coordination, les décisions finales sont souvent prises au niveau municipal. Néanmoins, le gouvernement du premier ministre provincial actuel, Doug Ford, n'hésite pas à faire preuve d'interventionnisme, comme à travers la loi destinée à limiter, voire supprimer le développement des pistes cyclables. À noter que les terres fédérales de la région de la capitale nationale, qui rassemble deux municipalités, Ottawa et Gatineau, sur deux provinces différentes, sont en partie gérées par la Commission de la Capitale Nationale (CCN), complexifiant d'autant le paysage institutionnel en la matière. Une simplification est toutefois en cours, puisque la CCN devrait notamment récupérer la gestion des 5 ponts interprovinciaux entre les deux villes.

### Alors que la voiture continue d'être omniprésente dans les villes canadiennes, la nécessité de densifier et de prendre en compte les enjeux écologiques reposent progressivement la question de sa centralité

**Les villes canadiennes se caractérisent traditionnellement par un fort étalement urbain (grande importance des banlieues) et des centres-villes souvent délaissés aux populations modestes, peu propices au développement de considérations de durabilité.** La voiture a dans ce modèle une place fondamentale, seule à même de pouvoir relier des espaces aussi vastes que très peu denses. A

cet étalement urbain, le climat hivernal ajoute par ailleurs des enjeux d'entretien de la voirie et d'utilisation des mobilités douces, résultant en des services publics tel que l'eau, l'électricité, l'entretien des voiries coûteux et difficiles à entretenir. Alors que des villes comme Montréal ou Québec, dont la création date du 17<sup>ème</sup> siècle, présentent des centres-villes plus proches du modèle européen, dans les Prairies, les villes plus récentes s'inscrivent totalement dans ce modèle. Pour autant, le développement en Alberta d'un master plan pour le transport ferroviaire de passagers inter-urbains et intra-urbains montre que, même dans ces territoires, les mentalités changent. De la même manière, une ville comme Moncton (NB), confrontée à une croissance démographique rapide et une crise de pénurie des logements, a développé une *Stratégie de croissance urbaine*, qui a pour objectif de densifier afin de répondre à ces enjeux et de préserver les zones écologiques environnantes.

**Poussées par les enjeux climatiques et de densification, les grandes métropoles canadiennes comme Vancouver, Toronto, Ottawa-Gatineau, Québec et Montréal sont les plus en pointe dans le développement de politiques publiques de durabilité.** Les grandes métropoles ont des centres-villes denses, où les enjeux écologiques sont plus pressants (îlots de chaleur, pollution sonore, émissions des véhicules et congestion urbaine). Montréal, Vancouver et Toronto sont en pointe dans le développement des projets de *Transit-Oriented-Development* (TOD – annexe 4) au Canada. Toronto, ne possède pas officiellement d'écoquartiers<sup>1</sup>, mais plusieurs projets sont en cours (East Bayfront, Canary District, West Don Lands...). Les objectifs de réduction CO<sub>2</sub> de la ville ont été largement atteints en 2020 (-43% des émissions par rapport à 1990, pour un objectif en 2020 de -30%). En 2023, 96% des nouveaux logements respectaient le *Toronto Green Standard*<sup>2</sup>, 51% de projets dépassant les exigences minimales. Depuis plusieurs années, Vancouver déploie également des initiatives ambitieuses pour concilier urbanisme et écologie, à l'image d'*EcoDensity* (2006), qui visait à densifier les zones situées le long des corridors de transport. Le *Greenest City 2020 Action Plan*, adopté en 2011, a permis d'atteindre des avancées mesurables : malgré une croissance démographique de plus de 27%, les émissions de gaz à effet de serre ont été réduites de 6% par rapport à 1990, la consommation d'eau domestique a baissé d'environ 16%, tandis que le volume de déchets solides dirigés vers les sites d'enfouissement a diminué de moitié depuis 2008. Son plan *Zero Waste 2040* vise désormais à éliminer les déchets envoyés aux sites d'enfouissement d'ici 2040. Parallèlement, le nombre d'emplois dans les secteurs « verts » a augmenté de 87% et le nombre d'entreprises œuvrant dans la durabilité a plus que quadruplé dans la même période. Montréal suit une dynamique similaire depuis le début des années 2000 avec près de 18 projets d'écoquartiers. La ville est aussi une pionnière dans le développement des mobilités douces avec le plus grand réseau de voies cyclables « très confortables »<sup>3</sup> (360 km), suivie de Vancouver (246 km), Edmonton (226 km) et Québec (190 km). En effet, la ville s'est engagée à augmenter son indice de circularité de 3% à 6% d'ici 2030, et à 17% d'ici 2050.

**La prise de conscience progressive de ces enjeux, notamment dans les grandes villes canadiennes, offre de nouvelles opportunités pour les entreprises françaises.**

**Dans la lignée de leurs politiques actuelles, les grandes villes canadiennes ont développé des stratégies de durabilité ambitieuses.** Montréal a adopté le plan « *Agenda montréalais 2030* », qui répond à des objectifs de durabilité et de densification, mais aussi à une volonté d'améliorer la qualité de vie en ville. Montréal envisage aussi, sur le modèle français, d'adopter un objectif de zéro artificialisation nette d'ici 2030. A Toronto, le plan *TransformTO* est la stratégie climat de la ville, qui prévoit d'atteindre la neutralité carbone en 2040, et *Our Plan Toronto* constitue la stratégie de planification de la ville, revue tous les 5 ans et qui prend en compte la démographie, l'économie et l'environnement pour planifier les transports, l'urbanisme, le logement et les services. Plus à l'ouest, Vancouver s'est fixé comme objectif de devenir une des villes les plus vertes au monde, en réduisant ses émissions de 50% des émissions de GES d'ici 2030 par rapport à 2007, notamment à travers la construction durable. De son côté, la capitale fédérale, Ottawa, a lancé un « plan stratégique » en 2023 en 5 points : croissance, mobilité, aménagement urbain, résilience et économie, visant à densifier, à augmenter les surfaces perméables, à protéger les espaces verts, à accroître la proximité des services par rapport aux résidents et à encourager la création de quartiers à 15 minutes (annexe 4). De même, la CCN a publié sa Stratégie de développement durable en novembre 2023, avec des objectifs d'électrification et de réduction des émissions de GES. Un exemple suivi récemment (juin 2025) par l'Agglomération de Québec, qui a annoncé l'élaboration d'un nouveau plan climat pour la période 2026-2035 ayant pour objectif de réduire les émissions de GES de 45% à l'horizon 2030 et de renforcer la résilience des communautés et des écosystèmes. De ces visions découlent de nombreux projets d'amélioration des transports en commun, comme l'électrification et l'expansion du réseau Go dans la *Great Toronto Area*, le projet de nouvelle ligne de métro *Ontario*, le nouveau Réseau Express Métropolitain à Montréal, le projet de téléphérique urbain à Vancouver ou encore les projets de tramway à Québec et Gatineau.

**Alors qu'elles accusent globalement un retard par rapport aux villes françaises en matière de ville durable, les villes canadiennes, désireuses de s'engager dans des projets structurants liés à la transition écologique, offrent aujourd'hui un terrain propice aux entreprises françaises.** Des groupes sont déjà implantés au Canada et participent activement à des initiatives majeures dans les domaines du transport durable (cf *supra*), de l'aménagement urbain ou infrastructures municipales, comme la construction de double voies urbaines à Toronto de 11 km sur Finch Avenue West, de l'économie circulaire, mais aussi dans l'aide aux collectivités, avec notamment le développement d'un projet de jumeau numérique (première mondiale) avec les collectivités de Moncton/Dieppe. Les jumelages et coopérations décentralisées, notamment avec le Québec (annexe 3), sont à cet égard un vecteur important de soutien aux entreprises françaises pour développer des projets avec les collectivités canadiennes.

<sup>1</sup> Le protocole *EcoDistricts* (développé par Portland Sustainability Institute) est adopté à Toronto pour structurer des projets urbains à forte ambition : énergie renouvelable, infrastructures durables, équité, participation citoyenne.

<sup>2</sup> ensemble de normes environnementales de construction pour les nouveaux développements à Toronto, visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre.

<sup>3</sup> Selon système de classification du confort et de la sécurité des voies cyclables canadiennes (Can-BICS)

## ANNEXE 1 : Tableau synthétique

	Pouvoir de l'entité	Pouvoir des acteurs locaux	Associations (sensibilisation, éducation d'urbanisme)	Programmes et autres
<b>Fédéral</b>	Aucun pouvoir de décision sur les domaines de l'urbanisme en vertu de Loi constitutionnelle de 1867. Mais aides les collectivités à l'aide de fonds.		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canadian Urban Institute (CUI) Council for Canadian Urbanism (CanU)</li> <li>• Canadian Urban Sustainability Practitioners (CUSP)</li> <li>• Fédération canadienne des municipalités (FCM)</li> <li>• Living Cities Canada (Green Communities Canada)</li> </ul>	Fonds canadien pour les infrastructures liées au logement Fonds d'atténuation et d'adaptation en matière de catastrophes Fonds pour l'application des restrictions sur la location de courte durée Fonds pour le développement des collectivités du Canada Fonds pour le transport actif Fonds pour le transport en commun à zéro émission Fonds pour le transport en commun du Canada Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural Fonds pour l'infrastructure naturelle
<b>Colombie-Britannique</b>	<p><b>Adopter des lois</b> et des politiques pour encadrer le développement durable.</p> <p><b>Déléguer des pouvoirs</b> aux gouvernements locaux pour la planification et la réglementation. Financer des projets et des infrastructures durables.</p> <p><b>Simplifier</b> les processus pour les projets d'énergie propre.</p>	<p><b>Municipalités</b> : Villes, villages et districts municipaux qui gèrent des services tels que la voirie, l'approvisionnement en eau, les égouts, les parcs et les loisirs.</p> <p><b>Districts régionaux</b> : ont pour rôle de coordonner les services entre les municipalités et de fournir des services aux zones non incorporées.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planning Institute of British Columbia</li> <li>• ULI British Columbia (Urban Land Institute)</li> <li>• Neighbourhoods for a Sustainable Vancouver (NSV)</li> <li>• Ecocity World Summit</li> <li>• Centre for Interactive Research on Sustainability (CIRS) – UBC</li> </ul>	<p><b>CleanBC</b> : Lancé en 2018, ce plan vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre de 40% d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 2007.</p> <p><b>BC Energy Step Code</b> : Ce code volontaire établit des normes d'efficacité énergétique progressives pour les nouvelles constructions.</p> <p><b>Stratégies de croissance régionale</b> : La province encourage les districts régionaux à élaborer des stratégies de croissance pour coordonner le développement urbain</p>
<b>Québec</b>	Le Québec exerce ses pouvoirs en matière de ville durable en établissant un cadre législatif clair, en déléguant des responsabilités aux municipalités, en mettant en œuvre des politiques provinciales ambitieuses et en collaborant étroitement avec les MRC.	<p><b>Municipalité</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Élaboration de plans d'urbanisme</li> <li>• Protection des milieux naturels</li> </ul> <p><b>Des Municipalité régionales de comté (MRC)</b> jouent un rôle essentiel en coordonnant la planification territoriale et en assurant la cohérence des actions.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vivre en Ville</li> <li>• Association québécoise d'urbanisme (AQU)</li> <li>• Équiterre</li> <li>• Centre québécois de développement durable (CQDD)</li> <li>• Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ)</li> </ul>	Stratégie gouvernementale de développement durable 2023-2028 Plan pour une économie verte 2030

			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Association du transport urbain du Québec (ATUQ)</li> <li>• FRAPRU (Front d'action populaire en réaménagement urbain)</li> <li>• Ville en Vert</li> <li>• Maison du développement durable</li> </ul>	
<b>Ontario</b>	La province a le pouvoir d'imposer des changements directs (MZOs),	<p>Les municipalités en Ontario sont responsables de nombreux services de proximité</p> <p>Certaines régions de l'Ontario, comme la région de Peel ou de York, sont organisées en municipalités à deux paliers, avec une « région » et une municipalité qui se partage les compétences.</p> <p>La ville de Toronto a un statut particulier.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canadian Urban Institute (CUI)</li> <li>• Council for Canadian Urbanism (CanU)</li> <li>• Urban Land Institute (ULI) Toronto</li> <li>• Green Infrastructure Ontario Coalition (GIO)</li> <li>• Green Communities Canada</li> <li>• Pembina Institute</li> <li>• Toronto Environmental Alliance (TEA)</li> <li>• Sustainable Waterloo Region</li> <li>• Sustainable Eastern Ontario (SEO)</li> <li>• Green Neighbours Network</li> </ul>	<b>Projet de loi 17 (2025)</b> "Protect Ontario by Building Faster and Smarter Act", <b>Loi sur les maires forts (Strong Mayors, Building Homes Act) (plus de pouvoir au maire)</b>
<b>Nouveau-Brunswick</b>	La province encourage l'intégration des principes de durabilité dans la planification urbaine.	Gouvernements locaux et des commissions de services régionaux.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Association des urbanistes du Nouveau-Brunswick (AUNB)</li> <li>• Association francophone des municipalités du Nouveau-Brunswick (AFMNB)</li> <li>• Association acadienne des artistes professionnel.le.s du Nouveau-Brunswick (AAAPNB)</li> </ul>	Programme pilote d'Accélérateur de collectivités écoénergétiques intelligentes Projet pilote de lotissement durable à Dieppe Plan de jumeau numérique
<b>Nouvelle-Ecosse</b>	La Nouvelle-Écosse encadre l'urbanisme via le <i>Municipal Government Act</i> , obligeant les municipalités à adopter des stratégies de planification, des règlements de zonage et à intégrer des <i>Statements of Provincial Interest</i> (logement, inondations, eau, agriculture, infrastructures)	Les villes ont le pouvoir de mettre en place des plans municipaux, des règlements de zonage, des districts spécifiques, des accords de développement, d'acquérir ou céder des terrains, sous réserve de la conformité provinciale.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Landmarks Planning Strategies</li> <li>• Licensed Professional Planners Association of Nova Scotia</li> <li>• Canadian Institute of Planners Nova Scotia Association of Architects (NSAA)</li> <li>• Geomatics Association of Nova Scotia (GANS)</li> </ul>	<b>Affordable Housing Development Program</b>
<b>Alberta</b>	Pouvoir législatif et délègue le pouvoir aux municipalités	Les municipalités de Calgary et Edmonton ont des pouvoirs supplémentaires en matière de gouvernance de fiscalité et de planification urbaine.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Winter Cities Institute (Université de l'Alberta)</li> <li>• Alberta Urban Municipalities Association (AUMA)</li> <li>• Alberta Rural Development Network (ARDN)</li> </ul>	Cadre d'aménagement du territoire (Land-use Framework) Programme d'amélioration de l'énergie propre (Clean Energy Improvement Program - CEIP) Initiative de durabilité municipale (Municipal Sustainability Initiative - MSI)

			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Edmonton Federation of Community Leagues (EFCL)</li> <li>• Community Planning Association of Alberta (CPAA)</li> </ul>	Programme de formation à la résilience d'adaptation (Adaptation Resilience Training - ART)
<b>Saskatchewan</b>	<p><b>Définir</b> les lignes directrices de l'aménagement du territoire (Land-Use Framework)</p> <p><b>Réglementer</b> les pratiques de construction (codes du bâtiment, normes environnementales)</p> <p><b>Fournir</b> du financement via des programmes comme le <b>Municipal Sustainability Initiative</b> (ancien) ou d'autres fonds ciblés</p>	<p>Les municipalités ont des pouvoirs en urbanisme mais il existe aussi des <b>organismes communautaires</b> : offrent des services sociaux, culturels et environnementaux. <b>Conseils scolaires</b> : gèrent l'éducation publique et peuvent percevoir des taxes. <b>Districts ruraux et petites villes</b> : ont des responsabilités similaires aux municipalités, adaptées à leur taille.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Saskatchewan Urban Municipalities Association</li> <li>• Saskatchewan Association of Rural Municipalities</li> <li>• Saskatchewan Professional Planners Institute</li> <li>• Saskatchewan Environmental Society (SES)</li> <li>• Saskatchewan Building and Urban Design Community (SBUC)</li> <li>• Saskatchewan Waste Reduction Council (SWRC)</li> </ul>	<p>Projet « Governing Sustainable Municipalities » (GSM)</p> <p>Projet de revitalisation du quartier Pleasant Hill</p> <p>Projet de vie durable de Craik</p> <p>Riversdale Business Improvement District</p>
<b>Manitoba</b>	<p>La province détient l'autorité suprême. Bien que les municipalités disposent d'une certaine autonomie pour répondre aux besoins de leurs communautés, leur existence et leurs pouvoirs dépendent entièrement de la législation provinciale.</p>	<p>Les municipalités ont les pouvoirs pour gérer les affaires locales, tels que l'adoption de règlements municipaux, la planification de l'aménagement du territoire, la prestation de services essentiels (eau, voirie, sécurité publique), et la gestion financière par la perception de taxes foncières.</p> <p><b>Cas de Winnipeg</b> : elle bénéficie de sa propre charte (<i>City of Winnipeg Charter</i>), lui accordant <b>plus d'autonomie législative</b> que d'autres municipalités manitobaines</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réseau écologique du Manitoba (Manitoba Eco-Network)</li> <li>• Manitoba's Climate Action Team (CAT)</li> <li>• Urban Development Institute (UDI) Manitoba</li> <li>• Association of Manitoba Municipalities (AMM)</li> </ul>	<p>Programme Manitoba GRO</p> <p>Programme Building Sustainable Communities</p> <p>Programme Urban/Hometown Green Team</p> <p>Projet Naawi-Oodena</p> <p>Manitoba Green Advantage (MGA)</p>
<b>Terre-Neuve-et-Labrador</b>		<p>Les municipalités ont les pouvoirs pour gérer les affaires locales, tels que l'adoption de règlements municipaux, la planification de l'aménagement du territoire, la prestation de services essentiels (eau, voirie, sécurité publique), et la gestion financière par la perception de taxes foncières.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stewardship Association of Municipalities (SAM)</li> <li>• Newfoundland and Labrador Environment Network (NLEN)</li> <li>• Conservation de la nature</li> </ul>	<p>Réaménagement durable à <i>Paradise Exploits Valley Renewable Energy Corporation</i> (EVREC)</p> <p>Plan d'action climatique de St. John's</p>
<b>Ile-du-Prince-Edouard</b>			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Island Waste Management Corporation (IWMC)</li> <li>• Initiative des collectivités durables (Gouvernement de l'Î.-P.-É.)</li> </ul>	<p>Fonds de production d'énergie renouvelable communautaire (CREG)</p> <p>Édifce Jean Canfield à Charlottetown</p>

## ANNEXE 2 : Urbanisme au Canada

Les problématiques des villes canadiennes sont similaires à celles rencontrées par la plupart des villes nord-américaines : un développement urbain dominé par les banlieues, des centres-villes souvent laissés aux populations plus modestes et une dépendance marquée à l'automobile. La voiture y occupe une place centrale, car elle reste le seul moyen de relier efficacement des espaces à la fois très vastes et faiblement denses.

L'une des spécificités des villes canadiennes réside dans la présence de l'hiver pendant près de six mois de l'année, ce qui soulève d'importants enjeux d'entretien de la voirie et de promotion des mobilités douces. Ces conditions climatiques rendent également difficile le déploiement uniforme des services publics (eau, électricité, voirie), qui peinent à couvrir l'ensemble du territoire urbanisé et deviennent de plus en plus coûteux pour les collectivités. Les problématiques d'artificialisation des sols et d'îlots de chaleur en été sont également fréquentes dans ce type d'urbanisme. La voiture reste alors souvent le seul mode de transport adapté à l'étalement urbain. Tout est conçu pour elle et il est encore aujourd'hui difficile d'imaginer une réduction significative de sa place.

Le Québec constitue une province à part. D'une part, ses grandes villes, Québec et Montréal, sont beaucoup plus anciennes que la plupart des villes canadiennes : elles ont été fondées avant l'avènement de l'automobile. On y trouve donc des centres historiques denses et vivants, qui rappellent un modèle européen. Néanmoins, ces villes possèdent aussi des banlieues typiques de l'urbanisme nord-américain, organisées en quadrillage, avec toutes les problématiques qui en découlent, notamment la dépendance à la voiture.

Cette dépendance est renforcée par les conditions climatiques très rigoureuses du Canada, particulièrement en hiver, avec des températures pouvant régulièrement descendre sous les -20 °C, ce qui rend difficile la mobilité active. La proximité historique entre le Québec et la France a également eu un impact sur l'urbanisme de la province. Ainsi, en 1979, la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) est adoptée et entre majoritairement en vigueur en avril 1980. Cette loi a eu plusieurs effets majeurs, notamment :

- la création des municipalités régionales de comté (MRC) ;
- la fin des deux régimes parallèles (LCV et Code) en matière d'aménagement et d'urbanisme ;
- le renforcement de la planification et de la cohérence entre les différents acteurs impliqués dans l'aménagement.

Bien que la LAU n'ait pas fondamentalement révolutionné les pouvoirs réglementaires en urbanisme, elle a clairement établi le lien entre la planification et la réglementation. En effet, la LAU oblige les municipalités à adopter un plan d'urbanisme et des règlements de zonage, de lotissement et de construction dans un délai de vingt-quatre mois suivant l'entrée en vigueur du schéma d'aménagement de leur MRC, et permet à cette dernière d'en certifier la conformité. Cette loi a par la suite évolué pour suivre les transformations des politiques publiques en matière d'urbanisme.

Depuis 2015, la coopération décentralisée franco-québécoise a permis de nouer de nombreux partenariats, illustrant encore aujourd'hui la forte proximité entre la France et le Québec, en particulier dans le domaine de l'urbanisme. Ainsi, le Québec apparaît comme une province singulière et unique dans le paysage canadien.

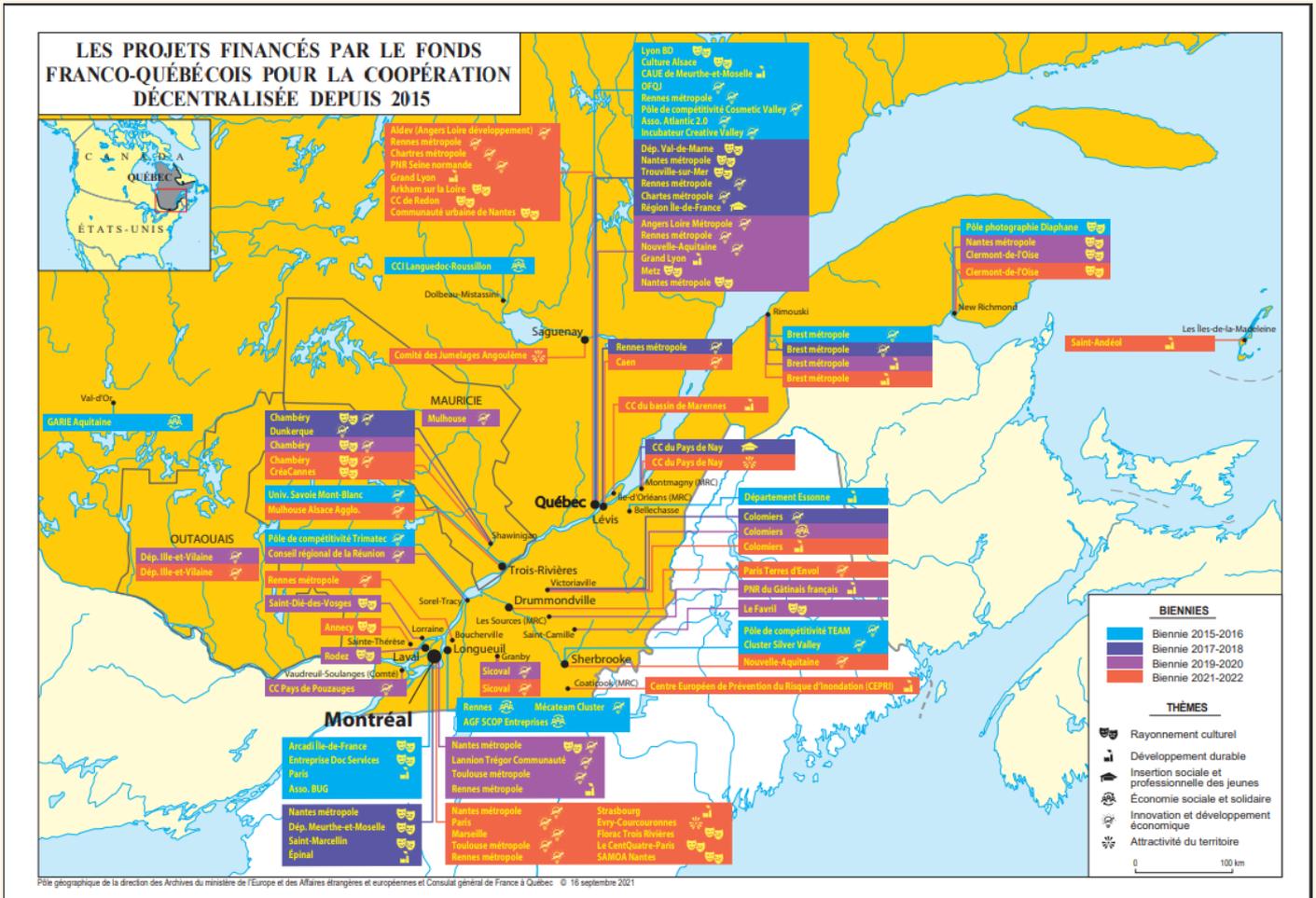
Les provinces atlantiques, quant à elles, couvrent de vastes territoires à la population clairsemée, comme c'est le cas pour une grande partie du Canada. Récemment, elles ont connu une importante croissance démographique, ce qui a créé des tensions pour les municipalités, incapables de suivre un étalement urbain trop rapide, tant pour des raisons économiques qu'écologiques.

Au Nouveau-Brunswick, jusqu'en 1968, les collectivités territoriales disposaient de nombreuses compétences (santé, éducation, urbanisme, etc.). Cette situation avait engendré d'importantes inégalités entre les territoires, ce qui a conduit à une centralisation des compétences au sein du gouvernement provincial. Entre 2020 et 2022, afin de mieux répondre aux particularités locales, une certaine décentralisation a été amorcée, réduisant le nombre d'entités locales de 340 à 90, mais en renforçant leurs compétences. Les commissions de services régionaux ont également été réformées afin d'exercer de nouvelles missions : « L'élaboration et la mise en œuvre d'une stratégie régionale ; la réalisation d'activités de développement économique régional ; le développement communautaire régional et la promotion du tourisme régional ; l'identification de l'infrastructure sportive, récréative et culturelle régionale ainsi que la coordination de la répartition des coûts de cette infrastructure ; la création d'un comité de sécurité publique pour échanger des informations et discuter du partage des ressources et de la planification conjointe par ses membres des services de police, des services de protection contre les incendies et des services de planification des mesures d'urgence ; et la prestation ou la facilitation de la prestation du service commun de transport régional à ses membres. »

Cette réorganisation a été mise en place sur deux ans.

<https://www.mcinnescooper.com/fr/publications/reforme-de-la-gouvernance-locale-au-n-b-cinq-foires-aux-questions-faq-essentielles-sur-la-gouvernance-locale/>

## ANNEXE 3 : Coopération décentralisée France – Québec



## ANNEXE 4 : Concepts clés

Le concept nord-américain de **Transit-Oriented Development (TOD)** concerne l'aménagement de zones résidentielles ou commerciales conçues pour favoriser l'usage des transports en commun et le covoiturage. Typiquement, un quartier conçu selon ce principe est organisé autour d'une gare ferroviaire locale ou d'une station de transport en commun (bus, métro, tramway), avec une densité décroissante des constructions à mesure que l'on s'éloigne du centre. Le rayon de cette zone est généralement compris entre 400 et 800 mètres, soit une distance adaptée à la marche.

Historiquement, le TOD est avant tout une approche nord-américaine. En Europe, un principe similaire existe, mais sous une forme différente : l'urbanisation dite « en doigt de gant ». Bien que les objectifs soient comparables, l'état initial du territoire diffère. En Europe, il s'agit d'urbaniser des zones encore peu développées tout en évitant l'étalement urbain excessif. En revanche, en Amérique du Nord, les vastes banlieues sont déjà existantes ; l'enjeu est donc de densifier des zones déjà urbanisées.

L'idée principale de ces démarches d'urbanisme est de densifier les territoires, bien plus que de promouvoir l'utilisation des transports collectifs — qui apparaît souvent comme un bénéfice secondaire. Comme l'expliquait un employé de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) lors d'un entretien en juillet 2014 : « À la limite, même s'il n'y a pas tant de gens qui prennent davantage le transport en commun, si on réussit à mieux structurer le territoire et à le densifier en créant des milieux de vie intéressants, au final, ce sera positif, même si l'adéquation entre le transport et l'aménagement ne sera pas parfaite. On aura utilisé un prétexte pour densifier, pour ne plus faire n'importe quoi, n'importe comment et n'importe quand. »

Les villes canadiennes jouent un rôle moteur dans ce domaine, particulièrement Montréal, qui a mis en place un guide d'aménagement spécifique pour le TOD, fournissant des recommandations précises pour la mise en œuvre de ce type de politique publique. Montréal, Vancouver et Toronto sont en pointe dans le développement des projets de TOD au Canada. Ce principe est désormais largement répandu dans de nombreuses villes et à travers un grand nombre de projets. Cette tendance exprime en réalité le besoin des villes de maîtriser leur expansion et sert avant tout à densifier leurs banlieues.

[https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/05/20111004\\_guideAiresTOD.pdf](https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/05/20111004_guideAiresTOD.pdf)

**L'idée de la ville des 15 minutes** a été théorisée par le chercheur Carlos Moreno en 2016. Elle s'inscrit dans la continuité de concepts comme celui des « 20-minute neighborhoods » promu par la ville de Portland (Oregon), celui des milieux de vie complets et celui de la ville des courtes distances développé dans le cadre du nouvel urbanisme. Elle se rapproche également des notions de centralité, de transit-oriented development (TOD) et de pedestrian-oriented development (POD), en ce qu'elles visent toutes à garantir un accès rapide aux services.

La particularité de ce concept réside dans la valorisation du déplacement en tant qu'expérience individuelle. La durée de déplacement devient alors un enjeu central, puisque ce sont avant tout la marche et le vélo qui sont privilégiés pour accéder aux différentes activités du quotidien. La place accordée à l'humain explique en grande partie le succès de ce concept.

Mis en avant en 2020 lors de la campagne municipale d'Anne Hidalgo à la mairie de Paris (Paquier, 2020), le concept a rapidement connu un succès considérable. Celui-ci a été amplifié par la crise de la COVID-19, qui a mis en lumière les avantages de la proximité, ainsi que par l'initiative du regroupement C40 Cities (2020a), dont est membre Valérie Plante, mairesse de Montréal (2017-2025), qui a encouragé les villes à adopter ce modèle.

Les bénéfices individuels attendus de la concrétisation du concept sont multiples :

- Socialisation et épanouissement : davantage d'occasions de tisser des liens sociaux et de profiter des effets bénéfiques des relations de proximité ;
- Santé et qualité de vie : gain de temps et d'énergie, promotion de saines habitudes de vie (Victoria State Government, 2019) ;
- Qualité du cadre de vie : augmentation de l'offre de services de proximité et amélioration des parcours pour la mobilité active ;
- Finances personnelles : diminution de la dépendance à l'automobile, tant en nombre de déplacements motorisés qu'en distances parcourues (City of Kirkland, s.d.).

[https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/05/20111004\\_guideAiresTOD.pdf](https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/05/20111004_guideAiresTOD.pdf)

<https://carrefour.vivreenville.org/publication/la-ville-des-15-minutes>

## ANNEXE 5 : Tableaux par ville

Moncton (Nouveau-Brunswick)	
Répartition des compétences en urbanisme	Les Provinces du Nouveau-Brunswick sont décentralisées, avec l'existence d'intercommunalité (commission des services régionaux) qui ont des compétences sur l'aménagement dans les districts de services locaux, gestion des déchets solide, planification régionale Collaboration régional pour les services de police, Planification régionale des mesures d'urgence et planification et partage des couts des infrastructures récréative, culturelles et sportive.
Défis/obstacles	Province très peu dense (11 hab/km <sup>2</sup> ) deux fois la superficie de la Belgique avec la population d'une ville comme Nantes, ce qui crée de grands espaces, vraiment peu habité et par conséquent une urbanisation horizontale et aucune densification, résultat en une dépendance très forte à la voiture individuelle. Les mentalités sont aussi très hostiles au changement, la voiture est vue comme essentielle et il est impossible de penser un monde sans. La croissance démographique importante pose de nombreux enjeux sur le développement des infrastructures.
Projets	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Flexi transport</b> : un ensemble de trajets interconnectés reliant Caraquet Shippagan et Tracadie. Composé d'autobus modernes. Fonctionnant sur réservation avec un réseau de conducteur bénévole avec un prix de 0,5\$/km.</li> <li>- <b>Projet de carboneutralité d'ici à 2050</b>. Avec la création de zones sans voiture et en densifiant la forme urbaine, en construisant moins d'habitations unifamiliales, plus d'appartements et en aménageant des collectivités pensées pour être moins tributaires des transports. Réaménager les immeubles existants afin d'en réduire d'au moins 50% la consommation d'énergie. Il faut diminuer considérablement la consommation d'énergie de l'industrie et, en définitive, remplacer les combustibles fossiles (charbon et gaz naturel, entre autres) par des sources d'énergie non polluantes.</li> <li>- <b>Densifier le centre-ville</b>, la ville de Moncton a désigné des zones du centre-ville (1400 hectares) qui sont peu utilisées pour construire des immeubles à logement multiple. L'objectif est de répondre à la demande due à la croissance de la ville. Selon la ville il faudrait au moins 16000 logements d'ici à 25 ans. La volonté de la mairesse est de densifier pour répondre aux problématiques environnementales mais réduire les couts en construction et en entretien de la voirie, des réseaux d'eau, d'électricité...</li> <li>- <b>Création d'un jumeau numérique</b></li> </ul>
<b>Plans de développement et stratégie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Planifier une croissance démographique et économique soutenue</b> : Population prévue de 81 500 habitants en 2021 à 116 200 en 2046, 16 000 nouveaux logements, principalement en densité moyenne et élevée. +15 470 emplois supplémentaire, pour atteindre environ 70 000 d'ici 2046. Dans ce contexte plusieurs scénarios de croissance prévu.</li> <li>- <b>Adopter un modèle de croissance compacte</b> (scénario préféré) : Prioriser la densification du centre-ville et les aménagements intercalaires. Réduire l'étalement urbain en limitant les nouveaux développements en zones vertes et rurales.</li> <li>- <b>Développer des quartiers complets et inclusifs</b> : Favoriser les « <b>quartiers du quart d'heure</b> » : accès à pied ou à vélo aux services essentiels. Créer plus de logements abordables, notamment pour les étudiants et les aînés.</li> <li>- <b>Moderniser les infrastructures urbaines</b> : Investissements projetés de 166,4 MCAD. 94,9 MCAD pour les rues, 53,7 M CAD pour les égouts sanitaires et 17,8 M\$ pour la Gestion des eaux pluviales.</li> </ul>
Sources	<a href="#">La mobilité rurale évolue dans la Péninsule acadienne! – Le Coup d'œil de Caraquet – février 2025</a> <a href="#">Plan engertique reduction emissions collectivite.pdf</a> <a href="https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/2052430/moncton-plan-urbanisation-densification-centre-ville">https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/2052430/moncton-plan-urbanisation-densification-centre-ville</a>

Halifax (Nouvel-Ecosse)	
Répartition des compétences en Urbanisme	Grande centralisation des compétences au sein de gouvernement provincial. A l'exception d'Halifax (plus grande ville et capital) qui a un statut particulier

Défis/obstacles	Grand territoire peu peuplé avec Halifax qui concentre près de 50% de la population. Même problème de dépendance à la voiture. Halifax a une croissance démographique importante. Au niveau environnemental, la montée du niveau de la mer affecte la ville. Certaines infrastructures, dont l'ouvrage de protection des côtes d'un kilomètre de longueur, ont déjà été affectées par cette réalité. On prévoit qu'il en coûtera environ 5 millions de \$ pour élever ce mur de deux mètres. La multiplication des tempêtes cause des dommages aux infrastructures urbaines et de traitement des eaux usées.
Projets	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Le quartier de Salaberry Hill</b> est un projet de quartier dense, avec des voies cyclables des services publics de proximité, 4000 logements sur 12,3 hectares.</li> <li>- <b>Le centre BMO est l'aréna à quatre patinoires</b> le plus écoénergétique au Canada. La chaleur résiduaire du système de réfrigération de l'installation sert à chauffer l'eau des douches, les planchers des vestiaires et certains locaux. Le centre produit environ trois fois plus de chaleur que la quantité nécessaire à ses activités, si bien que Halifax explore la possibilité d'installer dans le quartier un petit système énergétique communautaire qui utiliserait cette chaleur excédentaire.</li> <li>- <b>Système énergétique communautaire Alderney 5</b>: Ce projet d'améliorations écoénergétiques de 3,6 millions \$, qui permet de desservir cinq bâtiments municipaux, constitue la première application mondiale à grande échelle de la technologie de stockage géothermique d'énergie froide pendant l'hiver. Il comprend un système de puits géothermiques doté d'un échangeur de chaleur 300 fois plus efficace que les échangeurs de conception conventionnelle. Le système capte l'énergie froide de l'eau de mer pendant l'hiver pour refroidir une masse rocheuse souterraine, puis utilise l'énergie thermique ainsi stockée pour répondre aux besoins de climatisation en été. La Ville a mis ce projet de l'avant en partenariat avec le gouvernement provincial et le bureau fédéral des Mesures d'action précoce en matière de technologie.</li> </ul>
	Halifax est très en avance sur les questions d'efficacité énergétique et de protection de l'environnement. Mais les questions sur la place de la voiture sont moins traitées par la collectivité.

## Le Québec

Québec (Québec)	
Répartition des compétences en Urbanisme	<p>Le Québec à un modèle décentralisé inspiré du modèle français avec des intercommunalité qui partage des compétences avec les municipalités. Le gouvernement du Québec établit les grandes orientations en aménagement du territoire.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Les communautés métropolitaines</b> (ex. : Montréal, Québec) adoptent un Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD).</li> <li>- <b>Les MRC</b> (municipalités régionales de comté) créent un Schéma d'aménagement pour organiser leur territoire.</li> <li>- <b>Les municipalités locales</b> rédigent un Plan d'urbanisme, accompagné de règlements (zonage, construction, lotissement, permis).</li> <li>- <b>Les comités consultatifs d'urbanisme (CCU)</b> donnent des avis sur certains projets ou dérogations.</li> </ul> <p>Toutes les décisions locales doivent respecter le cadre légal provincial.</p>
Défis/obstacles	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Le climat</b>, qui nécessite un budget conséquent pour le déneigement et entretien des routes</li> <li>- <b>La crise du logement</b>, avec des prix en constante hausse et une pression urbaine qui pousse la croissance vers la périphérie, accentue l'étalement et la spéculation foncière, rendant la densification difficile à structurer efficacement</li> <li>- <b>Le modèle d'urbanisme</b> axé sur la maison unifamiliale freine l'acceptation du « missing middle »: les promoteurs peinent à introduire des plex, rangées ou petits immeubles sans provoquer de résistance locale.</li> <li>- <b>La mobilité limitée</b>, due à un réseau de transport collectif peu diversifié (bus uniquement) et une dépendance à l'automobile, complique la densification surtout en banlieue où les infrastructures pour le tramway et les voies actives font défaut</li> <li>- <b>Le manque de cohérence urbaine</b>, notamment dans les entrées de ville marquées par de mauvais raccordements routiers et des zones sous-utilisées ou mal aménagées, nuit à l'image et à la qualité de vie</li> <li>- <b>Enfin, les initiatives de verdissement et piétonnisation</b> (rues partagées, zones piétonnes) peinent face à certains automobilistes et à la réticence du public, freinant la transition vers des espaces plus conviviaux</li> </ul>
Projets	<p>Projet de tramway :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Objectifs</b> : Réduire la dépendance à l'automobile, diminuer les émissions de GES et revitaliser les quartiers traversés.</li> <li>- <b>Calendrier</b> : Construction prévue à partir de 2027, mise en service en 2033.</li> <li>- <b>Un nouveau quartier</b> TOD dans le secteur Chaudière à Québec (une zone multimodale entre le tramway et les bus interurbain)</li> </ul> <p>Depuis 2020, la Ville de Québec revoit l'aménagement de tronçons de rues pour les rendre plus accessibles, sécuritaires et confortables :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Objectif</b> : Atteindre 200 tronçons de rues conviviales d'ici 2025.</li> <li>- <b>Aménagements</b> : Trottoirs élargis, mobilier urbain, végétalisation et mesures de modération de la circulation.</li> </ul> <p>La Ville offre un soutien financier pour encourager la réalisation de projets d'habitation intégrant des composantes innovantes en matière de développement durable : La Ville élabore un nouveau plan d'urbanisme et de mobilité visant à organiser, construire et transformer les quartiers en tenant compte des principes de développement durable</p>
Sources	<p><a href="https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/developpement-durable/index.aspx">Ville de Québec</a>  <a href="https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/developpement-durable/index.aspx">https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/developpement-durable/index.aspx</a></p>

Montréal (Québec)	
Répartition des compétences en Urbanisme	<i>Voir supra</i>

Défis/obstacles	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>LE climat</b> (Montréal consacre près de 200 MCAD par an au déneigement)</li> <li>- <b>Une mairie très appliquée dans les sujets de ville durable</b> mais changement de mairie en 2025, qui pourrait changer d'objectif.</li> <li>- La <b>circulation</b> est dense, notamment aux heures de pointe et sur les quadrillages autoroutiers, avec des ponts saturés</li> <li>- <b>Les coûts élevés freinent la construction</b> de nouveaux logements durables. Il existe une tension forte entre densification (plex, immeubles moyens) et résistance locale.</li> </ul>
Projets	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>La mise en place de quartiers durables TOD</b> (Transit-Oriented Development) autour des points d'accès de transport en commun afin d'y concentrer 40 % des nouveaux ménages. Cet objectif pourra être augmenté à 60 % si l'offre de transport en commun est augmentée.</li> <li>- <b>Le développement d'un réseau de transport en commun métropolitain structurant</b> qui requiert des investissements de l'ordre de 23 Mds CAD. La Commune estime que l'augmentation de l'offre en transport en commun permettra d'assurer qu'au moins 35 % des déplacements de la période de pointe du matin seront effectués par transport en commun d'ici 2031.</li> </ul>
<b>Plans de développement et stratégie</b>	<p>Montréal a créé un plan sur 10 ans qui repose sur ces 4 piliers :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Transition écologique</b> : Accélérer la lutte contre les changements climatiques et renforcer la résilience de la ville.</li> <li>- <b>Solidarité et inclusion</b> : Favoriser une ville plus équitable et inclusive pour tous ses citoyens.</li> <li>- <b>Participation citoyenne et innovation</b> : Encourager l'engagement des citoyens et l'innovation dans la gouvernance municipale.</li> <li>- <b>Renouvellement des quartiers</b> : Améliorer la qualité de vie dans les quartiers en misant sur le développement durable.</li> </ul> <p>Le PUM 2050 est un document de planification qui définit la vision de Montréal pour les 25 prochaines années en matière d'aménagement du territoire et de mobilité. Ses objectifs principaux incluent :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Densification des milieux de vie</b> : Encourager une densification adaptée autour des réseaux de transport en commun pour créer des quartiers complets et accessibles.</li> <li>- <b>Mobilité durable</b> : Développer un réseau de transport collectif structurant, incluant de nouveaux axes de métro, de tramway et de service rapide par bus (SRB), afin que 78 % de la population soit à moins de 15 minutes de marche d'un mode de transport collectif.</li> <li>- <b>Verdissement du territoire</b> : Atteindre 40 % de verdissement du territoire et créer 70 km de corridors verts pour renforcer la biodiversité urbaine.</li> <li>- <b>Logement abordable</b> : Développer plus de 200 000 nouveaux logements, dont 20 % à l'abri de la spéculation, pour répondre à la crise du logement.</li> <li>- <b>Accessibilité aux berges</b> : Redonner un accès aux berges de l'île en aménageant des espaces publics conviviaux.</li> </ul>
Sources	<p><a href="https://actualites.uqam.ca/2017/six-defis-pour-montreal-six-projets-pour-y-repondre/?utm">https://actualites.uqam.ca/2017/six-defis-pour-montreal-six-projets-pour-y-repondre/?utm</a></p> <p><a href="https://www.montreal.qc.ca/fr/actualites/montr%C3%A9al-ocpm-qc-ca-1Wikip%C3%A9dia+1_Projet_Montr%C3%A9al_Montr%C3%A9al">Montréal_ocpm.qc.ca+1Wikipédia+1_Projet Montréal_Montréal</a></p>

Toronto (Ontario)	
Répartition des compétences en Urbanisme	<p>La province peut imposer des priorités et décisions politiques via des décret exécutif (MZO) qui peuvent être en contradiction avec les objectifs locaux.</p> <p>La ville possède les compétences pour la planification et le zonage, mais est souvent contournée et déséquilibrée.</p> <p>L'intercommunalité régionale est faiblement intégrée, manque d'autorité indépendante, ce qui peut compromettre la cohérence des projets de transport et de développement.</p>
Défis/obstacles	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Le réseau de transport est sous pression</b> : autoroutes congestionnées, ponts saturés, transports publics (métro, bus) souvent débordés ou vétustes Les projets d'infrastructure peinent à suivre le rythme de la croissance démographique.</li> <li>- <b>Le prix de l'immobilier continue de s'élever</b> : privant les ménages à revenus moyens et faibles d'un logement abordable. La gentrification pousse les populations vulnérables hors des quartiers centraux.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Les aménagements vélo/pieds sont contestés politiquement.</b> La province tente même de retirer des pistes existantes malgré les bénéfices pour la mobilité durable, freinant l'ambition <i>TransformTO</i></li> </ul>
Projets	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Programme incitatif Eco-Roof</b> initiative municipale lancée pour encourager l'installation de toits verts et de toits réfléchissants (toits blancs) sur les bâtiments non résidentiels, industriels et à logements multiples. Son objectif est de réduire les effets des îlots de chaleur urbains, améliorer la gestion des eaux pluviales, et renforcer l'efficacité énergétique des bâtiments.</li> <li>- <b>Waterfront revitalisation</b> – sous la houlette de <i>Waterfront Toronto</i>, plusieurs quartiers (<i>East Bayfront, West Don Lands, Port Lands</i>) sont réaménagés selon des standards élevés: bâtiments conformes au Toronto Green Standard, infrastructures de gestion des eaux pluviales, digues naturelles, protection contre les inondations, et plantation de près de 34 000 arbres pour renforcer la biodiversité et atténuer l'effet d'îlot de chaleur.</li> <li>- <b>TransformTO &amp; budget 2025</b> – le plan directeur <i>TransformTO</i> structure les actions sur la décarbonisation des bâtiments, des transports (bus électriques, cyclisme, <i>Vision Zero</i>), la gestion des déchets, l'urbanisme forestier et la résilience urbaine. Le budget 2025 a renforcé le financement de la TTC (Toronto Transit Commission), des infrastructures cyclables, des rues vertes, des stations de recharge, des pompes à chaleur et de la gestion des forêts urbaines.</li> </ul>
Sources	<p><a href="https://www.toronto.ca/city-government/accountability-operations-customer-service/long-term-vision-plans-and-strategies/">L'Ontario favorise une gouvernance locale plus robuste   Salle de presse de l'Ontario</a>  <a href="https://www.toronto.ca/city-government/accountability-operations-customer-service/long-term-vision-plans-and-strategies/">https://www.toronto.ca/city-government/accountability-operations-customer-service/long-term-vision-plans-and-strategies/</a></p> <p><a href="https://projectdelivery.enotrans.org/case-studies/toronto/?utm">https://projectdelivery.enotrans.org/case-studies/toronto/?utm</a></p>

Ottawa (Ontario)	
Répartition des compétences en urbanisme	<p>La ville est responsable des <i>Official Plans</i>, permis de construction, zones résidentielles, réseaux routiers locaux, égouts et eau potable, collecte des déchets, parcs municipaux, transport en commun (OC Transpo)</p> <p>C'est elle qui impose le zonage aux propriétés privées hors domaines de la Commission de la Capitale Nationale (CCN – gère les terres fédérales de la région) ou provincial. Les municipalités négocient avec la CCN pour les projets impliquant ses terrains La CCN ne représente pas directement les citoyens locaux.</p>
Défis/obstacles	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Un étalement urbain incontrôlé</b>: malgré la ceinture verte censée limiter ce phénomène, la ville connaît une croissance extensive dans des banlieues exurbaines (Kanata, Barrhaven, Orléans), générant des coûts d'infrastructure élevés, une dépendance accrue à la voiture et une perte d'agriculture et de biodiversité.</li> <li>- <b>Un système de transport public</b>, bien qu'en expansion (O-Train phase 2, Line 3 en 2027), reste encore <b>trop lent à déployer</b> et éclipsé par une culture de la voiture, surtout en hiver. Le faible maillage de pistes cyclables protégées renforce cette dépendance automobile</li> <li>- <b>Une gouvernance fragmentée</b> représente un frein notable: la ville, la province et les zones rurales/suburbaines votent souvent selon des priorités divergentes, ce qui bloque ou dilue les mesures ambitieuses (zoning inclusif, croissance axée sur le transit)</li> </ul>
Projets	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>LeBreton Flats</b>: Un vaste réaménagement sur 11 ha visant à créer un quartier mixte (601 unités dont 246 abordables), intégrant commerces, garderie, circulation cyclable et piétonnière, avec ambition zéro carbone (net-zéro, LEED Gold, One Planet Living), achevé vers 2027</li> <li>- <b>Transport</b>: Un investissement de 4,7 Mds CAD pour ajouter 44 km et 24 stations: extension de la ligne de la Confédération (ligne 1 de l'O-Train) vers l'est et l'ouest, prolongement de la ligne Trillium (ligne 2 de l'O-Train) vers le sud, avec achèvement prévu entre 2025 et 2027. La nouvelle ligne 3, entrera en service en 2027</li> <li>- <b>Réaménagement du site du stade et du parc Lansdowne</b>: nouvelles résidences (≈ 850 unités), installations sportives modernes, mise à niveau des espaces publics</li> </ul>
Plans de développement et stratégie	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Plan directeur des transports (PDT)</b>: Révisé en 2024, ce plan définit les orientations pour les réseaux routiers, le transport actif, le transport en commun et les priorités d'infrastructure jusqu'en 2031, avec une mise à jour en cours de la partie 2 prévue dans les prochains mois</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Nouveau Plan officiel – « 5 Big Moves » jusqu’en 2046</b> : Un rééquilibrage profond : privilégier la densification plutôt que le développement en périphérie, miser sur la mobilité durable, améliorer le design urbain, intégrer la résilience environnementale et climatique, ainsi que dynamiser l’économie au cœur de l’aménagement</li> </ul>
Sources	<a href="https://ottawa.ca/fr/urbanisme-amenagement-et-construction/plans-officiel-et-directeurs?">https://ottawa.ca/fr/urbanisme-amenagement-et-construction/plans-officiel-et-directeurs?</a> <a href="https://participons.ottawa.ca/nouveau-plan-officiel/news_feed/les-cinq-grands-changements?utm_">https://participons.ottawa.ca/nouveau-plan-officiel/news_feed/les-cinq-grands-changements?utm_</a>

Vancouver (Colombie-Britannique)	
Répartition des compétences en Urbanisme	La ville de Vancouver bénéficie d’une grande autonomie en urbanisme, grâce à la <i>Vancouver Charter</i> , qui lui permet de gérer le zonage, les permis, le foncier et même d’emprunter sans approbation externe. En revanche, la compétence en transport régional est déléguée à l’organisme TransLink, un autorité régionale indépendante créée par la province, supervisée par le <i>Mayors’ Council</i> de Metro Vancouver et à laquelle la ville participe via son maire.
Défis/obstacles	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Crise du logement</b> très forte donc hausse des loyers et rareté des logements abordables dû au manque de terrains disponibles (ville déjà très dense) limite municipale pour impose des politique fiscal (besoin d’approbation provinciale).</li> <li>- <b>Fort pression pour</b> accroître la densité dans les quartiers établis sans déclencher d’opposition citoyenne (phénomène « NIMBY » – Not In My Backyard) : résistance de certains quartiers à la transformation (ex. : opposition au développement de tours ou d’immeubles sociaux dans des zones résidentielles unifamiliales).</li> <li>- <b>Nécessité de coordination avec TransLink et Metro Vancouver</b> pour l’infrastructure régionale.</li> <li>- <b>Risques accrus d’inondations côtières</b> (montée du niveau de la mer).</li> <li>- <b>Canicules urbaines, qualité de l’air, biodiversité menacée.</b></li> <li>- <b>Coûts très élevés pour adapter les infrastructures</b> (digues, verdissement, bâtiments résilients).</li> <li>- <b>Congestion croissante</b> malgré les efforts en transport actif et en commun.</li> <li>- <b>Inégal accès au transport</b> dans certains secteurs (est de Vancouver, banlieues).</li> <li>- <b>La ville dépend fortement de la taxe foncière</b> (plus de 70 % de ses revenus).</li> <li>- <b>Coûts croissants</b> pour répondre aux attentes des citoyens et aux défis climatiques</li> </ul>
Plans de développement et stratégie	<p>Plan Vancouver : une ville inclusive et durable <b>adopté</b> en juillet 2022, le <i>Vancouver Plan</i> est un cadre d’aménagement du territoire à long terme qui guidera la croissance de la ville sur les 30 prochaines années. Ses objectifs principaux incluent :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Logement équitable et quartiers complets</b> : Augmenter la diversité des logements, y compris des options abordables, pour répondre aux besoins d’une population croissante</li> <li>- <b>Quartiers connectés</b> : Développer des quartiers où les résidents peuvent accéder aux commodités quotidiennes à pied, à vélo ou en transport en commun, réduisant ainsi la dépendance à la voiture.</li> <li>- <b>Économie inclusive</b> : Créer des opportunités d’emploi à proximité des lieux de résidence, en soutenant les commerces locaux et les entreprises à domicile.</li> <li>- <b>Planification participative</b> : Le plan a été élaboré à travers quatre phases de consultation publique sur deux ans, impliquant plus de 52 000 interactions avec les citoyens.</li> </ul> <p>Le <i>Transportation 2040 Plan</i> est une vision stratégique à long terme pour guider les décisions en matière de transport et d’aménagement du territoire. Ses objectifs incluent :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Modes de transport durables</b> : Augmenter la part des déplacements effectués à pied, à vélo ou en transport en commun.</li> <li>- <b>Amélioration de l’infrastructure</b> : Investir dans des infrastructures sûres et accessibles pour tous les usagers, y compris les piétons et les cyclistes.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Intégration avec l'aménagement du territoire</b> : Aligner les décisions de transport avec les objectifs d'aménagement pour créer des communautés complètes et connectées.</li> </ul> <p>Le <i>Climate Action Framework</i> vise à intégrer l'équité dans les actions climatiques et à bâtir une économie résiliente et verte. Les objectifs comprennent :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Équité dans l'action climatique</b> : Évaluer régulièrement la vulnérabilité et la résilience des communautés</li> <li>- <b>Transition juste</b> : Former les travailleurs pour des carrières dans les technologies propres, les énergies renouvelables et les véhicules électriques.</li> <li>- <b>Leadership climatique</b> : Faire de Vancouver une ville qui intègre la sécurité, l'équité et l'action climatique dans toutes ses initiatives.</li> </ul> <p>Le projet <i>Señákw</i>, dirigé par la Nation Squamish, est un développement immobilier de 3 milliards de dollars sur des terres de réserve à Vancouver. Il prévoit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Logements</b> : 6 000 unités résidentielles, principalement des locations, avec plusieurs centaines réservées aux membres de la Nation Squamish.</li> <li>- <b>Design durable</b> : Intégration d'éléments d'art autochtone, vastes espaces verts et conception respectueuse de l'environnement.</li> <li>- <b>Impact économique</b> : Génération de revenus significatifs pour la Nation Squamish, contribuant à l'atténuation de la crise du logement à Vancouver.</li> </ul>
Sources	<p><a href="https://www.vancouver.ca/cacmhc-schl.gc.ca">.vancouver.cacmhc-schl.gc.ca</a> Newswire+1 .<a href="https://www.vancouver.ca">Shape Your City Vancouver</a> <a href="https://www.vancouver.ca">Be Heard Vancouver</a><a href="https://www.vancouver.ca">vancouver.ca</a> :<a href="https://www.vancouver.ca">Shape Your City Vancouver</a> <a href="https://www.vancouver.ca">Centre for Liveable Cities</a>+3<a href="https://www.vancouver.ca">vancouver.ca</a>+3<a href="https://www.youtube.com/watch?v=3TheCityofVancouverWA">YouTube</a>+3 <a href="https://www.thecityofvancouver.wa.gov">The City of Vancouver, WA</a> <a href="https://www.thecityofvancouver.wa.gov">The City of Vancouver, WA</a> <a href="https://www.architecturaldigest.com">Architectural Digest</a> <a href="https://www.architecturaldigest.com">Architectural Digest</a> <a href="https://www.architecturaldigest.com">Architectural Digest</a></p>