

2M11.2809.9

Université de Montréal

Les questions d'étalement urbain et de développement durable dans  
Ottawa-Carleton

par

Annie Flore Ampouwet Periny

Institut d'urbanisme

Faculté de l'aménagement

Mémoire présenté à la Faculté des études supérieures  
en vue de l'obtention du grade de  
Maîtrise en urbanisme (M.Urb.)

Décembre 1999

© Annie Flore Ampouwet Periny, 1999



NA

9000

U54

2000

N. 018

Université de Montréal  
Faculté des études supérieures

Ce mémoire intitulé :

Les questions d'étalement urbain et de développement durable  
dans Ottawa-Carleton

présentée par

Annie Flore Ampouwet Periny

a été évaluée par un jury composé des personnes suivantes :

Bernadette Blanc	présidente-rapporteuse
Alain-Michel Barcelo	directeur de recherche
Paul Lewis	membre du jury

Mémoire accepté le : 19 avril 2000

## Sommaire

L'étalement urbain est un phénomène de croissance urbaine non planifiée qui a des conséquences lourdes sur les municipalités et sur les ressources naturelles. Soucieux de la protection des écosystèmes naturels et du partage équitable de ces ressources entre les générations présentes et futures, le développement durable se trouve au centre des débats politiques et urbains.

N'étant pas épargnée par cette croissance urbaine sous forme de *tâche d'huile* et les maux qu'elle engendre, la Municipalité Régionale d'Ottawa-Carleton (MROC) essaie de contrôler et de contenir sa croissance urbaine à l'intérieur des limites urbaines qu'elle s'est, au préalable, fixées tout en veillant sur l'utilisation modérée et efficace des ressources naturelles dont elle dispose. Sa principale politique, pour atteindre cet objectif et en vue du développement durable, consiste à initier au sein de ses localités la densification résidentielle. Politique vaste et complexe, la densification résidentielle se heurte aux idées préconçues de certains administrateurs politiques et urbains, des développeurs et de la population de la banlieue qui l'assimilent à tort à la surpopulation ou à l'existence trop intense du volume et des formes de constructions sur une surface spécifique du sol.

Notre préoccupation consiste à vérifier la part de la densification à l'arrêt de l'étalement urbain et au développement durable. Notre objectif vise avant tout à comprendre la densification dans Ottawa-Carleton. Quels avantages lui offre-t-elle? Comment contribue-t-elle à l'arrêt de l'étalement urbain? En quoi peut-on la juger comme durable? Pour beaucoup, la densification est souvent accompagnée d'une réduction des coûts publics et des coûts privés indirects. Quels sont les éléments qui permettent d'aboutir à cette conclusion?

Pour mener à bien notre étude, nous nous sommes référées à plusieurs sources de renseignements. Notre méthode de recherche est constituée d'une étude empirique et d'une étude théorique qui nous ont permis d'aborder les problèmes que nous

soulevons, et ont contribué à la réalisation d'objectifs de recherche.

L'étude théorique était composée de la littérature qui existe et qui traite des sujets que nous avons retenus. Ce sont des documents d'urbanisme et d'aménagement, notamment les plans officiels, les documents de géographie, les revues d'urbanisme, les rapports des services d'urbanisme, les rapports d'experts-conseils, les brochures, les bulletins, les rapports de recherche. L'étude empirique comprenait une entrevue réalisée avec Madame Sylvie Grenier (Urbaniste Intermédiaire à la MROC), et une observation de terrain effectuée à l'intérieur de trois villes de la MROC. Ces deux outils de recherche nous ont permis de recenser les priorités et les stratégies de la MROC en matière de densification résidentielle.

Finalement, nous retenons que la densification résidentielle est une politique qui vise l'organisation et la rationalisation des villes. De toute évidence, son introduction au sein d'une municipalité doit être accompagnée de mesures ou réglementations strictes de l'utilisation des sols. Ces mesures doivent en principe laisser transparaître l'objectif poursuivi par la municipalité qui adopte la densification résidentielle. Dans le cas de la MROC le but poursuivi en premier consiste à répondre à la demande de la croissance urbaine future de la Région dans une optique de développement durable.

# TABLE DES MATIÈRES

<b>LISTE DES TABLEAUX .....</b>	<b>V</b>
<b>LISTES DES FIGURES.....</b>	<b>VI</b>
<b>LISTE DES SIGLES ET ABRÉVIATIONS.....</b>	<b>VIII</b>
<b>REMERCIEMENTS.....</b>	<b>IX</b>
<b>DÉDICACE.....</b>	<b>XI</b>
<b>INTRODUCTION. ....</b>	<b>1</b>
1 – LA PROBLÉMATIQUE.....	6
2 – L’HYPOTHÈSE.....	6
3 – MÉTHODE DE RECHERCHE.....	7
<b>CHAPITRE 1 – ANALYSE ET COMPRÉHENSION DES NOTIONS À L’ÉTUDE.....</b>	<b>9</b>
1.1 L’ÉTALEMENT URBAIN.....	9
1.1.1 <i>Définition et description du phénomène.</i> .....	9
1.1.2 <i>Les origines de l’étalement urbain.</i> .....	11
a) Les causes politiques.....	11
b) Les facteurs technologiques.....	13
c) Les acteurs économiques de l’étalement urbain.....	14
d) Les causes sociales.....	17
1.1.3 <i>Les conséquences de l’étalement urbain.</i> .....	19
a) Conséquences sur le milieu naturel.....	19
b) Conséquences sur l’environnement et le milieu urbain.....	20
c) Les autres conséquences.....	21
1.2 LE CONCEPT DE DÉVELOPPEMENT DURABLE.....	21

1.2.1	<i>Définition.</i>	21
1.2.2	<i>Les origines du développement durable.</i>	24
1.2.3	<i>Le développement durable et le milieu urbain.</i>	25
1.3	LA DENSIFICATION.	27
1.3.1	<i>Définition.</i>	27
1.3.2	<i>Historique.</i>	28
	a ) <i>La réaction à l'étalement urbain.</i>	28
	b ) <i>La reconnaissance des besoins en nouveaux logements.</i>	29
1.3.3	<i>Comment mesurer la densification résidentielle ?</i>	31
1.3.4	<i>Les marques de distinction des différents niveaux de densification résidentielle.</i>	33
1.4	CONCLUSION DU PREMIER CHAPITRE.	35
 <b>CHAPITRE 2 – PROFIL DE L'AMÉNAGEMENT URBAIN DE LA MROC ET POLITIQUE D'AMÉNAGEMENT URBAIN FUTUR.....</b>		<b>36</b>
2.1	MORPHOLOGIE DE LA MROC.....	36
2.1.1	<i>Spécificité de la ceinture de verdure.</i>	38
2.1.2	<i>Le rôle des rivières de la Municipalité.</i>	42
2.1.3	<i>La forêt de Marlborough.</i>	42
2.2	LA GENÈSE DE LA MUNICIPALITÉ.	43
2.3	POLITIQUES D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE.	45
2.3.1	<i>Contexte économique de la MROC.</i>	45
2.3.2	<i>Typologie de l'habitat.</i>	48
	a ) <i>La zone centrale.</i>	48
	b ) <i>La banlieue.</i>	53
2.3.3	<i>Caractéristiques et projections de la population.</i>	59
2.3.4	<i>La zone de croissance retenue.</i>	61
2.4	LES ENJEUX.	62
2.4.1	<i>Enjeux urbains et environnementaux.</i>	62
2.4.2	<i>Enjeux économiques.</i>	63

2.5 CONCLUSION DU DEUXIÈME CHAPITRE.....	67
<b>CHAPITRE 3 – PROBLÉMATIQUE DE LA DENSIFICATION RÉSIDENTIELLE COMME POLITIQUE D’AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE DANS LA MROC.....</b>	<b>69</b>
3.1 PROBLÈME ACTUEL : L’ÉTALEMENT URBAIN.....	69
3.2. POUR UNE STRATÉGIE RÉGIONALE D’AMÉNAGEMENT DURABLE. ....	76
3.3 LA DENSIFICATION DANS OTTAWA-CARLETON. ....	80
3.4 PRÉCISIONS SUR LA DENSIFICATION À OTTAWA-CARLETON.....	82
3.4.1 <i>L’entrevue, le déroulement et les difficultés.</i> .....	82
3.4.2 <i>Les résultats de l’entrevue.</i> .....	83
3.4.3 <i>Analyses des résultats de l’entrevue.</i> .....	85
3.5 QUEL AVENIR POUR LA DENSIFICATION RÉSIDENTIELLE DANS OTTAWA- CARLETON ?.....	87
3.5.1 <i>Déroulement et difficultés de l’entretien avec la population.</i> .....	87
3.5.2 <i>La ville d’Ottawa présentation générale.</i> .....	89
3.5.3 <i>Observation de terrain dans Ottawa.</i> .....	90
3.5.4 <i>Présentation générale de la ville de Vanier.</i> .....	96
3.5.5 <i>Observation de terrain dans Vanier.</i> .....	98
3.5.6 <i>Description générale de la ville de Kanata.</i> .....	102
3.5.7 <i>Observation de terrain dans Kanata.</i> .....	104
3.6 CONCLUSION DU TROISIÈME CHAPITRE.....	108
<b>CHAPITRE 4 LA DENSIFICATION RÉSIDENTIELLE EN QUESTION</b>	<b>110</b>
4.1 DENSIFICATION RÉSIDENTIELLE ET DÉVELOPPEMENT DURABLE .....	110
4.1.1 <i>Du point de vue environnemental</i> .....	110
4.1.2 <i>Du point de vue économique</i> .....	113
a ) La densification et la réduction de coûts publics et des coûts privés indirects. ....	116
4.1.3 <i>Du point de vue social.</i> .....	123
4.2 DENSIFICATION ET ARRÊT DE L’ÉTALEMENT .....	126

4.3 CONCLUSION DU QUATRIÈME CHAPITRE. ....	129
<b>CONCLUSION GÉNÉRALE .....</b>	<b>131</b>
1 LE DÉVELOPPEMENT DURABLE. ....	131
2 L'ÉTALEMENT URBAIN.....	132
<b>ANNEXES .....</b>	<b>135</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE.....</b>	<b>154</b>

## Liste des tableaux

Tableau I : Les caractéristiques générales de l'étalement urbain

Tableau II : Caractéristiques des deux aménagements.

## Listes des figures

- Figure 1 : Le déplacement des ruraux vers la zone centrale.
- Figure 2 : Présentation générale de la MROC.
- Figure 3 : Les différents centres urbains et la zone de croissance urbaine.
- Figure 4 : Les éléments naturels de la Région.
- Figure 5 : Le développement historique de la MROC.
- Figure 6 : La croissance de l'emploi.
- Figure 7 : L'utilisation du sol dans Ottawa-Carleton.
- Figure 8 : L'utilisation du sol dans la zone centrale.
- Figure 9 : Légende des figures 7 et 8.
- Figure 10 : Unifamiliale type de Kanata.
- Figure 11 : Projet de densification résidentiel dans Gloucester.
- Figure 12 : Coopératives d'habitation dans Bridlewood.
- Figure 13 : Ferme encore en activité dans Kanata.
- Figure 14 : Variation de la population entre 1991 et 1996.
- Figure 15 : Les principaux déplacements quotidiens du matin dans Ottawa-Carleton.
- Figure 16 : Fréquence quotidienne d'utilisation des parcs-o-bus, (station Eagleson).
- Figure 17 : Réseau du transport urbain.
- Figure 18 : Distribution des Parcs-o-bus dans la MROC.
- Figure 19 : Les migrations quotidiennes entre la MROC et les Municipalités voisines.
- Figure 20 : La ville d'Ottawa.
- Figure 21 : Exemple de forte densification résidentielle dans Ottawa.
- Figure 22 : Exemple de densification résidentielle moyenne dans Ottawa.
- Figure 23 : Exemple de faible densification résidentielle dans Ottawa.
- Figure 24 : La ville de Vanier.
- Figure 25 : Immeuble à appartements dans Vanier.

Figure 26 : Un modèle d'unifamiliale dans Vanier.

Figure 27 : Bungalow familial dans Vanier.

Figure 28 : La ville de Kanata.

Figure 29 : Immeuble à appartements dans Kanata.

Figure 30 : Maisons de ville en construction dans Kanata.

Figure 31 : Préoccupations environnementales, consommation des ressources et conséquences sur l'environnement.

Figure 32 : Préoccupations économiques, collectivités économiques du point de vue public.

Figure 33 : Préoccupations sociales, équité sociale et qualité de vie agréable.

## Liste des sigles et abréviations

- CCME** : Conseil canadien des Ministres de l'environnement.
- CMED** : Commission mondiale sur l'environnement et le développement.
- CUO** : Communauté urbaine de l'Outaouais.
- MROC** : Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton.
- SCHL** : Société canadienne d'hypothèque et de logement.
- SHQ** : Société d'habitation du Québec.
- SRA** : Stratégie régionale d'aménagement.
- ONG** : Organisation non gouvernementale.
- ONU** : Organisation des nations unies.
- PED** : Pays en voie de développement.

## Remerciements

Le mémoire est un travail d'initiation à la recherche, mais dont la charge n'est pas des moindres. Lors de l'élaboration d'un mémoire, l'étudiant (e) passe différentes phases de tension.

Ce mémoire est peut être le résultat d'une recherche individuelle intense, mais il n'aurait pu atteindre son objectif sans le travail de soutien et d'encouragement de ma petite équipe à qui je voudrais rendre hommage.

Je tiens à remercier M. Michel Barcelo qui m'a orienté et encouragé tout au long de ma recherche.

Merci à mes amis du Rockhill et de la rue Clanranald (tous à Montréal), pour leur soutien et leurs encouragements. Un grand merci à mon ami qui se trouve au coin de Riel et Mont Bleu (à Ottawa), pour l'hospitalité et la disponibilité. Ce sont dans les moments les plus difficiles que l'on reconnaît ses vrais amis.

Pour le soutien technique et les encouragements, mes remerciements vont vers mon oncle, « Akéwa m'polo ».

Un gros merci à toute ma famille, mon père, ma mère et tous mes frères pour avoir eu confiance en moi, et m'avoir soutenu pendant si longtemps. « Loin des yeux, mais près du cœur ».

Je remercie spécialement mon conjoint Nabbie pour toute la patience, la tolérance et la compréhension qu'il a su me montrer lors de mes humeurs changeantes et désapprouvantes. Pour le soutien et l'encouragement que tu as pu me porter pendant mes périodes de déprime, merci Bibi.

Je ne saurais remercier aussi, Mme Sylvie Grenier, M. Robert Calladine, les réceptionnistes de la MROC ainsi que les répondants de mon enquête pour leur collaboration et leur gentillesse.

Je remercie enfin, toutes les personnes qui de près ou de loin ont contribué à l'élaboration et la finition de ce mémoire, et dont j'aurais omis le nom par inadvertance.

À toutes et à tous, MERCI.

## Dédicace

À Papa et Maman, j'ai bien compris la leçon :  
« L'homme vaut par ce qu'il est, non par ce qu'il a ».  
Toutes ces années d'épargne ont fini par porter fruits.

À mes neveux et nièces,  
« Travaillez pour qu'un jour quand vous serez vieux,  
votre labeur travaille pour vous ».

## **Introduction.**

Au sortir de la seconde guerre mondiale, le monde de l'urbanisme va connaître un essor considérable. Les reconstructions et les rénovations importantes de l'après-guerre, tout comme les problèmes d'urbanisme liés à l'accroissement de la population qui ont suivi la seconde guerre mondiale, ne sont pas comparables au développement urbain rapide et non contrôlé de ces dernières années dans les grandes métropoles du Nord. Le développement urbain actuel se fait surtout à la périphérie des centres villes préétablis avec pour devise la propagande de l'unifamiliale. Cette forme de développement laisse derrière elle une coulée de problèmes allant du dépeuplement, en passant par la paupérisation et le vieillissement des villes centres.

De nombreux paramètres ont encouragé ce développement à la limite de l'anarchie. Au sortir de la seconde guerre, la préoccupation des aménagistes et des politiciens était de pallier les besoins ponctuels et urgents de l'époque : offrir des logements neufs, adéquats, commodes pour les types de ménages existants. Ce développement résidentiel essentiellement composé de bungalows familiaux détachés, appropriés à la taille importante des ménages de l'époque, s'est fait en empiétant sur les terres agricoles avoisinantes, pour devenir les aires métropolitaines impressionnantes que l'on connaît. Au fil des ans, cette forme de croissance urbaine s'est poursuivie, encouragée par une population davantage friande de jardins privés et de coûts abordables de terrains et de logements qu'offre la périphérie, même si l'unifamiliale ne correspond plus aux réalités des ménages actuels<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Comparée à la taille des ménages de l'après-guerre, la taille actuelle des ménages a considérablement chuté. La famille nucléaire de l'après-guerre était constituée en général d'un parent actif qui possédait un emploi rémunéré en dehors du logement et d'un parent au foyer et comprenait souvent plus de deux enfants, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

Récemment encore, Statistiques Canada recensait pour l'ensemble du Canada entre 1991 et 1996 une croissance accrue du logement beaucoup plus élevée que la croissance démographique de la même période. Cette forte augmentation du stock de logements représentait pour une large part des unifamiliales qui se développaient surtout à la périphérie des villes centrales (MROC, 1995).

Mais, si les banlieusards sont heureux, la croissance urbaine périphérique non contrôlée ou du moins l'étalement urbain entraîne une augmentation du coût des services disponibles, une hypothèque des terrains agricoles et naturels adjacents, une augmentation des coûts environnementaux liés à la dépendance importante envers le véhicule personnel, etc.

Comme l'étalement urbain vient paralyser le bon fonctionnement et le rendement de la ville centre, il est devenu une des principales préoccupations des aménagistes, des édiles politiques et de nombreux acteurs sociaux qui s'évertuent à trouver des solutions pour freiner l'exode citadin vers la périphérie.

Stopper l'étalement urbain, de nos jours, semble découler de la pure utopie dans la mesure où il y aura toujours certaines personnes capables de se payer l'éloignement par rapport au centre, et dans la mesure où cela implique une révision des réglementations de l'usage du sol et la collaboration de nombreux corps, tant étatique que privé.

Les préoccupations actuelles des acteurs administratifs et institutionnels de la ville sont relativement différentes de celles de l'après-guerre. Ces préoccupations intègrent des projections à long terme. Les prévisions démographiques estiment que la moitié de la population du globe vivra dans des agglomérations urbaines à partir de l'an 2000. Il apparaît indispensable de chercher les méthodes les plus appropriées à la gestion de nos besoins actuels et futurs dans le respect de notre

environnement et de ses ressources naturelles. C'est dans cette optique que les professionnels de la ville adoptent le concept de développement durable pour aider à limiter les répercussions de l'expansion tentaculaire de la ville.

Défini dans son caractère mondial comme le « développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs » (Commission Mondiale sur l'Environnement, CMED, cité par Mark Roseland, 1992), la notion de développement durable apparaît véritablement au tout début des années 1980. Mais déjà, au sortir du XIX<sup>ème</sup> siècle, le terme sustainability occupe l'avant-scène internationale (Domon, Gariépy & Jacobs, 1990). Aujourd'hui, bien qu'il soit encore récent le concept véhicule les débats politiques, sociaux, environnementaux, et urbains de la société contemporaine.

Le développement durable prend naissance avec pour objectif de protéger les ressources naturelles existantes. C'est surtout à partir de la prise de conscience des dommages que cause le développement sur l'environnement que le concept va acquérir toute son importance. Bien vite, l'ensemble des pays du Nord l'adopte et le fait valoir via différents rapports internationaux :

- Le Rapport de Hammavskjuld, 1975.
- La stratégie de la conservation, 1980.
- Le rapport sur l'éco-développement, 1980.
- La CMED fixera la définition en 1987<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> La source des différents rapports internationaux cités ci-dessus nous provient de l'exposé oral de Guertin et Ampleman (1997) intitulé : *Étalement urbain et développement durable, le cas de la Région Métropolitaine de Québec*, effectué dans le cadre de l'atelier 2, « Habitat et innovations urbaines » (URB 6745) et dirigé par M. Barcelo.

Le développement durable est une notion vaste qui touche à la fois des aspects d'ordre sociaux, on parlera par exemple d'équité sociale ; des aspects d'ordre environnementaux, notamment la préservation des sols fragiles et des sols agricoles ; et des aspects d'ordre économiques comme la redistribution des richesses entre le Nord et le Sud. Jusque-là, le rapprochement avec le milieu urbain n'était pas clairement établi. Pourtant, pour l'ensemble des aménagistes, urbanistes, architectes, etc. le développement durable ne peut qu'aller de concert avec le milieu urbain, car la ville moderne actuelle est un lieu de consommation de ressources qu'il ne faut pas négliger.

De plus en plus, le lien avec le milieu urbain est mentionné, si bien qu'on cherche aujourd'hui à développer des stratégies d'aménagement qui respectent l'environnement (l'exemple des écovilles/écovillages ou, la présence de logements durables telle la maison évolutive illustrent bien cette préoccupation).

Actuellement, la solution la plus répandue pour freiner l'étalement urbain consiste à densifier les logements des centres urbains (tant centraux que périphériques) : augmenter le stock de logements disponibles dans les zones dites urbaines ; développer des aménagements plus compacts ; mettre en valeur les terrains centraux vacants ; Réutiliser les immeubles ou logements abandonnés (revitalisation des vieux logements et des vieux quartiers centraux), etc.

Beaucoup voient en la densification la panacée aux maux causés par l'étalement urbain, tout en protégeant les ressources naturelles existantes et l'environnement (protection des terres agricoles, réduction de consommation énergétique, maîtrise de la congestion routière...). Mais aussi une possibilité pour les citoyens d'accéder à un logement décent, adéquat et abordable sans altérer leur qualité de vie, et une solution économique pour les municipalités (efficacité des services essentiels...).

Il s'agit d'explorer le potentiel opérationnel de la densification comme stratégie pour freiner l'étalement urbain et contribuer au développement durable. En quoi la densification respecte-t-elle le développement durable ? Pour mener à bien notre recherche, nous avons retenu comme territoire la Municipalité Régionale d'Ottawa-Carleton (MROC).

Ce travail, qui s'inspire de tant d'autres, n'a pas la prétention d'offrir une formule *magique* nouvelle pour enrayer l'étalement urbain dans la Région, et encore moins ailleurs dans le monde.

Après avoir présenté notre stratégie de recherche, nous allons dans un premier temps étudier de façon globale l'étalement urbain, le développement durable et la densification résidentielle. Il s'agira de rappeler les définitions qui se rapportent à ces notions, leurs origines et les conséquences qui en découlent, afin de lever l'incompréhension qui plane encore sur elles. Une autre partie de ce travail sera réservée à une étude de cas portant sur la MROC. Cela consistera à préciser la situation qui prévaut dans cette Municipalité, comment s'y manifeste l'étalement urbain. L'étape suivante, qui précède aussi notre conclusion, va débattre sur la densification vue comme panacée durable. Cette étape sera essentiellement réservée à l'évaluation des mesures relatives à la réduction des coûts publics et indirectement ceux privés.

## ***1 - La problématique.***

L'étalement urbain est un problème majeur qui préoccupe les grandes métropoles du monde de sorte que le développement durable semble être la panacée à ce phénomène urbain. Le Canada, et plus particulièrement la MROC<sup>3</sup>, s'est armé d'une politique d'aménagement urbain plus dense que celle en vigueur, pour remédier à l'étalement urbain de plus en plus croissant et respecter par la même occasion la notion de développement durable

Nous supposons qu'à long terme, la densification résidentielle pourrait avoir des retombées sociales (ségrégation spatiale), culturelles (ségrégation ethnique, dans la mesure où ce sont souvent les ethnies qui sont aussi les plus pauvres), économiques (diminution de la recette fiscale dans la ville centre), etc., qui ne rencontreront pas forcément les résultats escomptés par le gouvernement canadien. Sur quoi se base-t-on pour affirmer que la densification respecte la notion de développement durable ? Comment la densification permet-elle de freiner l'étalement urbain ?

Mesurer ou comprendre l'enjeu de la densification vu comme panacée durable consiste à évaluer de nombreux paramètres (coûts sociaux, coûts environnementaux, etc.) que la capacité et le temps impartis pour l'élaboration d'un mémoire ne sont pas à même de couvrir entièrement.

## ***2 - L'hypothèse.***

L'hypothèse globale de ce travail veut vérifier la part de la densification à l'arrêt de l'étalement urbain dans la MROC tout en s'alignant sur les exigences du développement durable. Notre objectif vise avant tout à comprendre la densification dans Ottawa-Carleton. Quels avantages lui offre-t-elle ? Comment

---

<sup>3</sup> MROC (1997) : Plan directeur.

contribue-t-elle à l'arrêt de l'étalement urbain ? En quoi peut-on la juger comme durable ? Pour beaucoup, la densification est souvent accompagnée d'une réduction des coûts publics et des coûts privés indirects. Quels sont les éléments qui permettent d'aboutir à cette conclusion ?

La présente recherche va étudier les manifestations du phénomène d'étalement urbain dans la région d'Ottawa-Carleton. Nous y examinerons les répercussions (sociales, économiques, urbaines, etc.) de l'étalement urbain dans la zone centrale, mais aussi les répercussions sur les régions voisines périphériques.

### ***3 - Méthode de recherche.***

Ce document est basé sur un ensemble de sources de renseignements. Notre méthode de recherche est essentiellement composée de deux grandes études (empirique et théorique) qui ont permis d'aborder aisément les problèmes que nous soulevons, et ont contribué à la réalisation d'objectifs de recherche.

- ❶ L'étude théorique : elle est réalisée au moyen d'une collecte d'informations dans la littérature qui existe sur les sujets que nous avons retenus. Il s'agit de la lecture d'ouvrages et documents qui abordent les sujets qui nous concernent. Ce sont des documents d'urbanisme et d'aménagement, notamment les plans officiels, les documents de géographie, les revues d'urbanisme, les rapports des services d'urbanisme, les rapports d'experts-conseils, les brochures, les bulletins, les rapports de recherche.
- ❷ L'étude empirique est permise grâce à une entrevue réalisée avec les administrateurs de la MROC (voir annexe 1), et d'une observation de terrain effectuée sur trois villes de la Municipalité.
  - ◆ L'entrevue avec les administrateurs nous a aidées à comprendre la politique de densification retenue par la Municipalité et nous a donné les

retombées de l'étalement urbain recensé par la ville. C'est grâce à cette entrevue que nous avons pu répertorier les éléments les plus opportuns pour la MROC. L'entrevue s'est déroulée avec une responsable à la gestion de la croissance de la MROC et consistait en une série de six questions portant sur la densification résidentielle à Ottawa-Carleton.

♦ L'observation de terrain a été soulignée par un entretien avec la population de trois villes préalablement sélectionnées dans la MROC. Cette dernière nous a renseignée sur la méthode d'appropriation du sol des ménages dans la Municipalité, leur mobilité du point de vue résidentiel, leur préférence en matière de type et de lieu d'habitation et leur moyen de locomotion le plus utilisé.

*« L'homme dans l'espace contemple la terre lointaine, orbe céleste, sphère en rotation. Il la voit verte, verdure sur les terres, algues qui verdissent les océans, fruit vert dans le ciel. En regardant plus attentivement, il perçoit des tâches, noires, marrons, grises, et de ces tâches partent des tentacules qui s'avancent sur l'épiderme vert. Dans ces tâches il reconnaît les villes, les œuvres de l'homme et il se demande : "L'homme n'est-il qu'une lèpre planétaire ?" »*  
(Loren Eiseley, cité par Ian McHarg, 1980).

## **Chapitre 1 - Analyse et compréhension des notions à l'étude.**

Ce chapitre, essentiellement basé sur un compte rendu de lecture, met en lumière les différents éléments qui sont à l'étude. Il est vrai que notre problématique s'intéresse surtout à la densification résidentielle comme solution durable. Mais parler de durabilité consiste à connaître le concept de développement durable. Or, l'introduction de la durabilité dans les travaux urbanistiques nous amène à gérer l'étalement urbain présent dans les villes modernes actuelles.

### ***1.1 L'étalement urbain.***

#### **1.1.1 Définition et description du phénomène.**

La définition du verbe étaler que nous offre le dictionnaire Larousse correspond à : « étendre sur une grande surface en couches fines ». C'est peut-être pourquoi, beaucoup d'auteurs comparent le phénomène à une tâche d'huile. Ainsi, l'étalement urbain pourrait renvoyer à une extension de la ville centrale jusqu'à des zones rurales voisines. En fait, le phénomène correspond en partie à une reproduction moins dense de la ville centre dans des régions rurales proches, et dans lesquelles prédomine l'unifamiliale comme type de logement.

La Société d'Habitation du Québec (SHQ)<sup>4</sup> le définit comme :

---

<sup>4</sup> Cité par Mark Roseland (1992).

« La tendance selon laquelle la population des quartiers centraux des villes diminue au profit d'un accroissement en banlieue ».

L'étalement urbain implique alors un appauvrissement démographique des centres villes au profit des banlieues périphériques où la population, quant à elle, ne cesse d'augmenter tout en se dispersant sur des territoires de plus en plus vastes.

Yves Bussière d'INRS Urbanisation (1993) parle du phénomène dans ces termes :

« Une faible densité d'occupation du sol accompagnée d'une dispersion de la population et de fonctions urbaines ».

Nous comprenons dès lors que l'étalement urbain est un modèle de croissance urbaine non planifiée qui accentue la distance entre les différents usages urbains.

Michel Barcelo<sup>5</sup> l'identifie comme :

« La croissance en périphérie des aires déjà urbanisées à densité relativement faible et à occupation principale mono fonctionnelle par des logements unifamiliaux ».

Plus tard, l'auteur précisera que l'étalement urbain,

« refers to the scattered, untimely, poorly planned urban development that occurs in urban fringe and rural areas and frequently invades lands important for environmental and natural resource protection » (Michel Barcelo, 1998)

À cela vient s'ajouter une définition d'ordre économique que nous offre Mario Polèse (1994)<sup>6</sup> :

« La suburbanisation<sup>7</sup> est le mouvement des activités économiques de la partie centrale de la région urbaine vers les zones de banlieue ».

---

<sup>5</sup> Propos recueilli dans le cadre de l'Atelier 2, URB 6745, 1997.

<sup>6</sup> Économie Urbaine et Régionale, Economica, chap. 11, p. 346

<sup>7</sup> Dans le sens que lui donne Henry Zoller (1972), l'espace suburbain est « celui dont l'occupation est encore partiellement agricole et où les autres affectations -en majorité résidentielle- sont soit des villages ruraux, soit le résultat d'une conversion récente des terres de culture et des espaces vacants».

L'étalement urbain renvoie alors à un déplacement des activités économiques vers la région périphérique.

Ainsi, en fonction de la préoccupation, du centre d'intérêt du chercheur, du professionnel, du politicien, l'étalement urbain va avoir une définition différente, mais qui, somme toute, gravite autour d'un point commun : il s'agit d'un phénomène à connotation négative (cf. tableau1).

- ♦ Migration citadine dispersée vers des zones rurales proches.
- ♦ Gain démographique dans les régions où domine l'unifamiliale comme type de logement.
- ♦ Dispersion des fonctions urbaines qui engendre une inefficacité des services existants.
- ♦ Dispersion de la population sur l'ensemble de la Région.
- ♦ Faible densité d'occupation du sol.
- ♦ Industrialisation de la périphérie

**Tableau I : Les Caractéristiques générales de l'étalement urbain**

Annie Ampouwet Periny, 1999

### **1.1.2 Les origines de l'étalement urbain.**

Des facteurs d'ordre divers sont reliés au phénomène d'étalement urbain. Nous relevons des facteurs d'ordre social, économique, technologique et politique.

#### *a) Les causes politiques.*

C'est au lendemain de la seconde guerre mondiale que les villes industrialisées connaîtront un développement suburbain accru.

Au Canada, le phénomène a été encouragé par les politiques du gouvernement fédéral d'une part, notamment avec la création de la Société Canadienne d'Hypothèque et de Logement (SCHL), et d'autre part par les syndicats catholiques qui encourageaient l'accession à de meilleures conditions de logements et le maintien de l'institution familiale.

La SCHL visait l'approvisionnement des secteurs privés en logements suffisants et adéquats aux canadiens, et le maintien de l'emploi dans l'industrie de construction. La majorité des programmes de la SCHL s'adressaient avant tout aux classes moyennes en leur facilitant l'accès aux prêts hypothécaires. Ces programmes devaient permettre le maintien de l'institution familiale et la reproduction d'une main d'œuvre de qualité.

Rappelons en outre que le plus souvent ce sont les gouvernements qui choisissent les tracés et subventionnent l'implantation des autoroutes. Dans le même ordre d'idée, le groupe de travail Achour, Chung et Lapointe (1981) trouve cinq rôles au gouvernement :

- Établir des mesures restrictives (zonage, code de construction, taxes, contrôle des loyers) ;
- Financer la construction des infrastructures (réseaux routiers, réseaux des aqueducs et des égouts) ;
- Mettre sur pied des programmes spéciaux (logements sociaux, programmes d'aide à la propriété) ;
- Offrir des prêts hypothécaires directs.

- Élaborer des mesures fiscales en vue de stimuler les investissements immobiliers<sup>8</sup>.

*b) Les facteurs technologiques.*

Il va sans dire que le développement du réseau routier et autoroutier tient une place primordiale dans la propagation de l'étalement urbain. Cette prolifération de routes, de ponts, d'échangeurs, d'autoroutes, etc. même si elles donnent l'accès à de nombreuses facilités (notamment, relier facilement la ville centre à l'arrière-pays et vice-versa), vient détruire le paysage urbain naturel existant.

Le développement du réseau routier a eu des implications sur le volume du nombre de véhicules motorisés qui permettent de réduire le temps de déplacements pendulaires (domicile/travail), tout en augmentant la distance des déplacements.

Ajoutée aux politiques de facilité d'accès au crédit, la construction des infrastructures nécessaires par l'ensemble de la municipalité a encouragé le développement domiciliaire et l'achat de maisons unifamiliales en banlieue.

Au courant des années 1950 à 1980, les activités industrielles ont été dissociées du centre ville pour de multiples raisons (salubrité, danger d'aspect...). Aujourd'hui, le phénomène de localisation ou déplacement des industries<sup>9</sup> vers la région périphérique est un autre facteur qui vient se greffer aux acteurs technologiques de l'étalement urbain. L'engouement des villes d'éloigner de plus en plus les activités nuisibles par leur bruit, leur taille, le trafic et le danger (risques d'incendies ou d'explosions) qu'elles engendrent, fait que ces activités sont de plus en plus rejetées loin du corps urbain principal, dans des zones dites industrielles. Les

---

<sup>8</sup> Achour & al., *Économie urbaine*, 1981, P.135

<sup>9</sup> Les industries ont un besoin important d'espace vaste et étendu pour accroître leur rendement. Elles s'éloignent des villes centrales à cause des nombreuses congestions routières qu'accusent celles-ci. Pour faciliter l'écoulement de leurs produits vers l'extérieur, les industries se placent à proximité des embranchements de chemin de fer, de voies maritimes, d'autoroutes, etc.

entreprises et un bon nombre de grands commerces n'y voient aucune objection dans la mesure où ils cèdent des petits terrains dispendieux pour acquérir d'autres plus grands à moindre coût. Ils peuvent ainsi agrandir leurs locaux impunément, réaliser une plus-value immobilière, ouvrir de très grandes surfaces de vente et offrir aux consommateurs plus de choix et des prix variés (Loblaws, Club Price, etc.). Cependant, ce comportement à l'origine isolé va bouleverser l'organisation de la ville centre (déplacement de la main-d'œuvre vers leur lieu de travail, transformation des zones rurales agricoles). En effet, la création d'une nouvelle activité dans une zone extérieure à la ville aura des effets externes sur la ville centre, dans la mesure où elle crée des emplois en dehors de la ville centrale. Cela a pour conséquence, un déplacement de la population affectée à occuper ces nouveaux emplois. Dans ce contexte, la localisation du lieu de travail par rapport au lieu de résidence va être primordiale.

Par ailleurs, les nouveaux modes de travail (télétravail), de communication ou de vente sont d'autres éléments qui encouragent l'étalement urbain puisqu'ils permettent d'amoinrir les déplacements pendulaires. En effet le télétravail qui a pour avantage d'épargner du temps (lié aux déplacements par exemple), et de l'argent (les adultes peuvent se dispenser de services de gardiennage pour leurs enfants), offre aux parents la possibilité de travailler dans un cadre familial et d'avoir une surveillance parentale sur leurs jeunes enfants. Le lieu d'habitation par rapport au lieu de travail et de services devient moins des contraintes. Les familles peuvent alors s'installer à la périphérie des villes à leur gré.

*c) Les acteurs économiques de l'étalement urbain.*

Pour bien cerner les causes économiques de l'étalement urbain, il faut, avant tout comprendre la ville. Ricardo Vergès-Escuin (1972, p. 53 à 102) décrit la ville d'antan comme un lieu d'échange et de pouvoir, un marché chargé de desservir une région grâce à un réseau de communication dont il est le nœud central. Pour lui, comprendre la croissance des villes consiste à énoncer la théorie de la rente

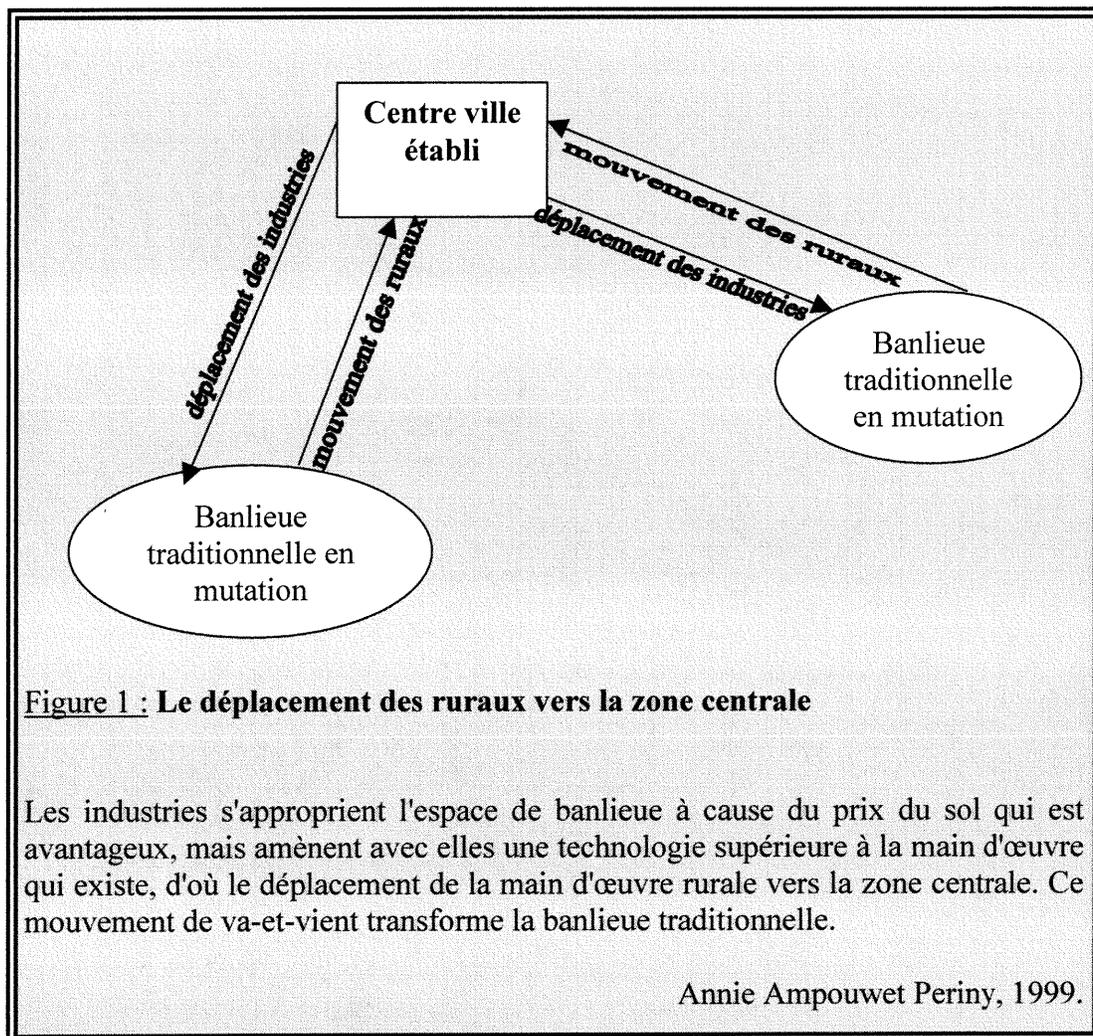
foncière et la théorie des trois secteurs de Colin Clark<sup>10</sup> qui expliquent comment le progrès technique a entraîné une migration de la population active rurale vers la ville.

La rente foncière est égale au droit de fermage, c'est-à-dire au montant annuel que l'exploitant d'un fonds ou d'une parcelle paye à son propriétaire. Ce montant est proportionnel à la valeur actuelle du fonds, laquelle est fonction du revenu que l'on peut en tirer. En un mot, la rente foncière correspond à la marge de bénéfice qu'un propriétaire tire de l'exploitation de sa parcelle (Ricardo Vergès-Escuin, 1972).

L'hypothèse généralement admise consiste à soutenir qu'avec le progrès technologique, la demande de main-d'œuvre agricole diminue, occasionnant de ce fait un surplus de main-d'œuvre dans le milieu rural. En outre, l'urbanisation est le résultat du développement des activités non agricoles qui se localisent en milieu urbain, d'où la demande d'emploi en ville (Cf. fig.1).

---

<sup>10</sup> Cité par Vergès-Escuin R. (1972), p.93.



Pour Nathalie Brûle (1985), l'absence de rentabilité de certaines terres agricoles, conjuguée au montant élevé que chaque paysan devait déboursier pour acquérir des équipements modernes adéquats, a occasionné l'exode des agriculteurs vers la ville où abondaient des emplois qui demandaient moins d'efforts physiques. Ce sont ces terres agricoles «abandonnées» qui ont fini par être convoitées par nombre de spéculateurs, promoteurs, édiles municipaux et décideurs publics.

On observe, ici, un mouvement d'appropriation du centre par une population rurale active ou non, car l'agriculteur se déplaçait avec sa famille. Cette migration

massive des ruraux vers la ville a forcément engendré un plus démographique dans le centre, phénomène relativement marginal.

La plupart des auteurs abordent la ville en se référant au modèle de la place centrale (Alonso, Wingo, etc.). Le centre concentre les services les plus coûteux, les emplois les plus rémunérateurs, les économies externes les plus avantageuses. Tous ces éléments sont à l'origine de la forte concurrence qui règne pour occuper le centre, mais encouragent aussi l'augmentation des valeurs foncières centrales.

En prenant la ville comme une place centrale qui offre des services qualifiés et, en admettant que la grande ville rend plus de services diversifiés et rares que ne le peut la ville moyenne, il s'ensuit que les prix fonciers reflètent en partie la valeur attachée aux économies externes générées par les grands centres urbains. À ce moment, il est logique d'enregistrer des prix de terrains élevés relatifs à la taille de l'agglomération, au quartier et particulièrement au centre. Pour ce faire, il faut prendre en compte les moyennes de la population et de l'habitat par hectare qui engendrent aussi une augmentation proportionnelle des prix de terrains (P. H. Derycke, 1973).

*d) Les causes sociales.*

Le *Baby-Boom* de 1946 à 1960 dû aux effets de rechargement de l'après-guerre a été accompagné dans les pays occidentaux les moins dévastés (Canada, États-Unis, Australie) par, une immigration très forte. Cet accroissement rapide de la population a entraîné une hausse de demande en logements divers que la ville centre n'a pas pu satisfaire. La taille des ménages, par rapport à celle qui existait antérieurement, avait considérablement augmenté. Cette forte croissance de la taille des ménages a emmené de nouveaux besoins en matière de logement (nombre de pièces).

Plusieurs études aboutissent à la constatation suivante, le centre se paupérise de plus en plus. On y recense un éloignement des classes les plus nanties et un rapprochement ou une appropriation du centre par les classes pauvres. Aussi, le développement suburbain des villes tient-il à la précarité de la ville centre, laquelle reste encore encerclée par des quartiers défavorisés. Le phénomène de déplacement des populations riches vers la périphérie est à la source de la disparité de revenus au centre. Évidemment, cette forme d'appropriation du sol diffère d'un pays ou d'un continent à un autre. En Europe, contrairement en Amérique du Nord, la banlieue est d'abord un berceau d'immigration (c'est-à-dire que c'est là que s'y concentre un nombre important d'immigrants, c'est le cas de la France).

Aujourd'hui, vivre en dehors des villes centres ressemble à un mode de vie choisi et voulu. Choix qui est influencé par les avantages qu'offre la banlieue (coût peu élevé des terrains, taxes plus faibles, accès à la propriété, tranquillité, verdure, etc.) et qui sont encore absents des villes centrales. Mario Polèse<sup>11</sup> explique le phénomène d'extension urbaine (qui est une forme de croissance urbaine) comme suit :

- Le désir chez les populations urbaines de consommer plus d'espace résidentiel (per capita), même si la ville centre devient moins dense.
- Les nouvelles activités économiques en expansion qui sont de grosses consommatrices d'espace.
- L'amélioration des transports et des communications qui permet d'effectuer des mouvements pendulaires sur des distances plus longues.
- Les entreprises deviennent moins sensibles à la distance par rapport au centre ville.

### 1.1.3 Les conséquences de l'étalement urbain.

L'étalement urbain a des conséquences lourdes sur le milieu urbain (à la fois, le milieu naturel et le milieu bâti). Michel Barcelo (1998, p. 8) relève pour la région du Grand Montréal que l'étalement urbain engendre deux sortes de coûts :

Coûts résultant de l'étalement urbain comme les infrastructures régionales (voies ou réseaux routiers, etc.), entièrement prises en charge par le Gouvernement Provincial et le Gouvernement Fédéral, plutôt que par la Municipalité locale ou régionale.

Coûts associés à la croissance périphérique, essentiellement ceux résultant des changements socio-économiques et démographiques dans la ville centrale, lesquels doivent être indépendants des densités et des formes urbaines.

Ajouté à ces deux sortes de coûts nous en avons recensé d'autres dans la MROC comme le montant des prix fonciers liés au prix du sol et aux charges foncières, les coûts de transport (temps des trajets) et les coûts liés à la gestion des villes comme les coûts d'équipements et de fonctionnement des services qui demandent à la ville centrale un investissement important.

#### *a) Conséquences sur le milieu naturel.*

Elles vont de la destruction du paysage naturel urbain pour permettre d'accueillir de nouveaux usages (construction d'autoroutes, nouveaux développements domiciliaires, etc.), en passant par la pollution de l'air, de l'eau, de l'atmosphère qui ont des répercussions sur l'ensemble de la planète (effet de serre renforcé, réchauffement de la planète qui agit sur le changement climatique, destruction de la couche d'ozone, etc.).

---

<sup>11</sup> Économie Urbaine et Régionale, *Économica*, p 360 et 361.

La mise en place des nouvelles infrastructures (la construction des infrastructures routières) génère un morcellement et une consommation plus grande des ressources, surtout des terrains, occasionnant une diminution des espaces agricoles.

*b) Conséquences sur l'environnement et le milieu urbain.*

Au niveau du milieu urbain, nous relevons surtout des problèmes de congestion au plan des transports dû à l'augmentation du nombre de véhicules. Rappelons que les polluants primaires à la base du smog proviennent dans une large mesure des véhicules. Le Conseil Canadien des Ministres de l'environnement (CCME)<sup>12</sup> estime que 69% des émissions d'oxyde d'azote (NOx) et de CO<sup>2</sup> sont attribuables aux véhicules automobiles et à la production d'énergie. C'est pourquoi Mark Roseland (1992, p 24) précise que :

« L'étalement urbain est un héritage d'une abondance de combustibles fossiles et du droit que nous nous octroyons à l'usage illimité de l'automobile personnelle quels qu'en soient le coût social et les nuisances qui en découlent ».

Les nombreux embouteillages qu'occasionne le nombre trop important de véhicules motorisés entraînent aussi une pollution sonore et visuelle capable d'endommager la santé des personnes.

Dans les villes centres, le vieillissement et parfois le délabrement du stock de logements reste le problème fréquemment mentionné dans l'ensemble des travaux et recherches sur l'étalement urbain que nous avons consulté.

---

<sup>12</sup> Cité par Mark Roseland (1992)

*c) Les autres conséquences.*

Assez souvent, l'étalement urbain résulte d'une perte démographique dans les villes centres, laquelle est accentuée par le besoin croissant d'espace plus grand de la part des populations. La distance entre le lieu de travail, le lieu d'étude et la maison deviennent alors plus grands.

Les travaux les plus pertinents (Achour, Chung et Lapointe, 1981) font mention d'une toute nouvelle tendance caractérisée par la tertiairisation des centres villes, qui se traduit par le déplacement de l'activité manufacturière vers la périphérie. Les centres villes ne concentrent plus que des activités beaucoup plus professionnelles (les activités de bureaux, les services, les commerces, etc.), ce qui entraîne un déséquilibre au plan de la distribution des emplois.

## ***1.2 Le concept de développement durable.***

### **1.2.1 Définition.**

Si le concept est encore mal perçu, le développement durable monopolise quand même les débats politiques. Aujourd'hui, les États pensent surtout à développer des stratégies de développement durable à tous les niveaux et dans une multitude de secteurs d'activités.

De quoi s'agit-il exactement ? De nombreux auteurs jugent l'expression « développement durable » comme une traduction légèrement biaisé du terme anglais « sustainable development » qui se reporte plus à la traduction « développement soutenable ». Mais, partons du principe que les expressions développement durable, développement soutenable ou développement viable se rapportent toutes à la même acceptation <sup>13</sup>

---

<sup>13</sup> Pour les fins de ce travail, nous retiendrons l'expression développement durable.

Pour la CMED (1987)<sup>14</sup>, le développement durable correspond à ce « développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs ». Dans ce cas, le développement ne doit pas aller à l'encontre des différentes composantes de la biosphère (atmosphère, eau, sol, êtres vivants, faune, flore, etc.). Pour reprendre l'expression de Ian McHarg (1980), il faut « Composer avec la nature » tout en répondant aux besoins du développement technologique et socio-économique de nos sociétés.

Nombre de politiciens associent au concept à la fois environnement et économie ou alors développement et protection de l'environnement. Ainsi, pour le professeur Jean Guy Vaillancourt,

« Il représente en fait une approche intéressante qui peut nous permettre de faire face aux problèmes environnementaux, économiques et socio-politiques qui nous assaillent en cette fin du 2<sup>ème</sup> millénaire »<sup>15</sup>.

Mais le développement durable ne va-t-il pas au-delà de ces secteurs d'activités ?

Telle que définie par la CMED, la notion a fait l'objet de nombreuses controverses et a souvent été utilisée à tort pour désigner la croissance économique viable ou la protection de l'environnement.

Mark Roseland (1992)<sup>16</sup> précise que le développement durable doit être plus qu'une simple protection de l'environnement puisqu'il exige des changements économiques et sociaux. Le concept comprend alors trois aspects :

- Les considérations environnementales que l'on devrait inclure dans l'élaboration des politiques économiques.

---

<sup>14</sup> Cité par Mark Roseland (1992).

<sup>15</sup> Vaillancourt, J-G. (1995) : «Penser et concrétiser le développement durable», p 24.

<sup>16</sup> Roseland, M. (1992) : Le développement durable des centres urbains, p 11.

- Le développement économique qui doit respecter la justice et l'équité sociale (création des richesses, conservation des ressources et leur juste répartition tant à l'échelle nationale qu'internationale, la juste répartition des bénéfices et du coût de l'environnement entre les générations).
- Le développement sous-entend, outre la croissance, un progrès à la fois qualitatif et quantitatif.

En conclusion, « le développement durable doit être une stratégie proactive visant à développer la viabilité »<sup>17</sup>.

L'Union Internationale de la Conservation de la Nature et de ses Ressources, quant à elle, définit le développement durable comme « l'avènement du développement fondé sur la conservation des ressources »<sup>18</sup>.

L'Alliance Mondiale pour la Nature tient à préciser par contre que :

« La croissance viable est une contradiction en soi dans la mesure où un élément physique ne peut croître indéfiniment »<sup>19</sup>.

L'utilisation du mot viable ne s'applique alors qu'aux ressources renouvelables ce qui suppose l'utilisation raisonnable et respectable des ressources de façon à ce qu'elles puissent se renouveler.

En examinant ces définitions, nous constatons qu'aujourd'hui encore le concept reste un peu banal aux yeux du monde. Cela est dû essentiellement au caractère large et imprécis de la définition que lui a attribué la CMED.

Dans le but de l'éclaircir le Rapport de la CMED communément appelé Rapport

---

<sup>17</sup> Roseland, M. (1992) : Le développement durable des centres urbains, p 11.

<sup>18</sup> Source idem.

<sup>19</sup> Source idem.

Brundtland<sup>20</sup> (du nom de la présidente de la CMED Gro Harlem Brundtland, à l'époque Première Ministre de la Norvège), précisait l'importance de l'existence d'une équité sociale « inter et intra-générationnelle » et de la participation publique dans le processus de prise de décisions, afin d'aider les communautés locales à mieux définir et à mieux respecter les intérêts communs.

Nous retenons alors que le développement durable est un concept intégrateur. Il combine ensemble des éléments à l'origine opposés : le développement économique et l'environnement, ainsi que les éléments sociaux, comme l'intégrité culturelle, l'équité sociale.

### **1.2.2 Les origines du développement durable.**

Le développement durable naît à partir de la prise de conscience que le développement technologique hypothèque l'environnement, et du même coup l'avenir des générations présentes et futures. À l'origine, le développement durable a été associé à l'utilisation des ressources naturelles et à l'aménagement des territoires où prédominent ces ressources. Il s'agissait de protéger la nature « pure et sauvage ». Le concept ressemblait à de l'utopie dans la mesure où les villes modernes actuelles sont les moteurs de l'extraction et de l'exploitation des ressources, de la production et du rejet de déchets de façon désinvolte et exagérée. Il s'agit donc de villes qui menacent les régions sauvages isolées et préservées par les défenseurs de l'environnement.

C'est seulement en 1972<sup>21</sup> à Stockholm en Suède que se tiendra pour la première fois une conférence des Nations Unies sur l'environnement pour traiter des dommages, occasionnés par le développement technologique, à l'environnement. Par la suite, de nombreuses mesures ont été prises et devaient être adoptés par tous les pays, les médias et les citoyens.

---

<sup>20</sup> D'Amour David (1991) : Le développement durable et le logement, p. 7.

<sup>21</sup> Source idem, p. i

Au tournant des années 1980, le phénomène de préservation environnementale prendra de l'ampleur à cause de la dégradation importante que cause le développement sur l'environnement. C'est dans cette optique que se tiendra, en décembre 1983, la CMED. C'est à la suite de cette Commission que sera publié le Rapport Brundtland Notre avenir à tous, en avril 1987, lequel fixera la définition du développement durable (D'Amour David, 1991, p.7). Le Rapport Brundtland demandait entre autres aux gouvernements de tous les États membres de l'ONU de mettre au point des politiques, des programmes et des budgets à l'appui du développement durable

Le terme en anglais était déjà connu au sortir du XIXème siècle, mais c'est seulement après la publication du Rapport Brundtland que l'expression développement durable s'est propagée, d'abord parmi les organisations non gouvernementales (ONG) environnementales, puis parmi les groupes de développement et de solidarité internationale.

### **1.2.3 Le développement durable et le milieu urbain.**

La question concernant la corrélation entre le développement durable et milieu urbain est un sujet très vaste, abondamment discuté dans la littérature et qui ne peut-être abordé dans le cadre de ce mémoire.

Mentionnons toutefois que certains travaux sur le développement durable dénoncent l'omission courante, dans les décisions urbaines, de prendre en compte le lien entre la préservation de l'environnement et le milieu urbain. Dans son article *Towards a sustainable city region*, Joe Ravetz<sup>22</sup> le montre très bien. Il détermine quatre éléments essentiels au développement durable :

---

<sup>22</sup> Joe Ravetz (1996), *Towards a sustainable city region*, in Town and country planning, p 152

- « Surface appearance (land reclamation, tree planting and the like)
- Less tangible or visible problems in the local environment, such as air quality and waste disposal.
- The functioning of the urban system as a total metabolism. with internal and external effects. The « system » is taken to include all aspect of urban infrastructure which predetermine the patterns and impacts of production and consumption (transport, buildings, energy, water and so on).
- All human activity within the urban system, such as production consumption and indirect linkages such overseas trading ».

Mais l'auteur tient à préciser : « In practice, most current « sustainable city » activity focuses on the first and second stages »<sup>23</sup>.

De plus, la plupart des urbanistes en l'occurrence, le groupe de travail Gariépy, Domon et Jacobs (1990) précise : « On ne peut viser l'instauration d'une forme de développement viable sans une prise en compte majeure du milieu urbain ». En effet, c'est en milieu urbain que se déploie le plus la notion d'environnement. C'est encore en milieu urbain que les ressources naturelles sont les plus vulnérables et souvent distribuées et réparties.

Aujourd'hui, la ville représente le cœur des économies contemporaines, elle est un lieu de vie et constitue donc un lieu de consommation intense de ressources (à cause de la multitude d'activités qui s'y trouvent), mais aussi un lieu de production exagérée de déchets. L'étude de Marbek Ressources (1991) montre qu'en Amérique du Nord c'est près de 75 % de la population qui habite en régions urbaines. Le citoyen américain moyen utilise quotidiennement 569 litres d'eau, 7,1 kg de combustibles fossiles et génère 454 litres d'eau usée, 1,5 kg de déchets solides et 600 grammes de polluants atmosphériques. Le foyer urbain moyen

---

<sup>23</sup> Ravetz Joe (1996), p152.

d'Ottawa-Carleton utilise 1 000 litres d'eau par jour, produit 1 600 litres d'eaux usées par jour et 1 200 kg d'ordures par année<sup>24</sup>. Cela a des répercussions environnementales importantes. Lesquelles vont des répercussions de la qualité de l'air sur la santé des habitants, jusqu'à l'utilisation des terrains en dehors des villes.

### ***1.3 La densification.***

#### **1.3.1 Définition.**

La densification est un concept complexe, multidimensionnel qui touche à tout. On parle de densification urbaine, démographique, résidentielle, etc.<sup>25</sup> mais seule la densification du logement et des emplois se trouve au cœur de la planification et de la conception de la ville (Ray Tomalty, 1997).

Philippa Campsie (1990) distingue deux sortes de densification, la densification comme principe de planification qui correspond selon lui à « [...] Something that is encouraged, for example, through legislation », et la densification comme un processus d'urbanisation « [...] something that happens, for example through market forces [...] ».

Dans le rapport principal de la SCHL<sup>26</sup>, Engin Isin et Ray Tomalty offrent une description générale de la densification résidentielle au Canada :

« La densification résidentielle est une politique visant à accroître la densité de l'utilisation des terrains, soit dans les noyaux urbanisés ou dans les villes périphériques de banlieue ».

---

<sup>24</sup> MROC, (1992) : Sur la trace de nos pas, p 17.

<sup>25</sup> Ray Tomalty précise que la densification peut s'appliquer à des usages non résidentiels comme les industries, les commerces, les aires de jeux, les échangeurs d'autoroutes, etc. Dans ce travail, seule la densification résidentielle sera retenue, la densification urbaine étant considérée par la MROC comme une mesure de la densification résidentielle.

<sup>26</sup> Engin Isin et Ray Tomalty (1993) Repeuplement des villes, Initiative canadienne de densification.

Pour la MROC<sup>27</sup>, la densification résidentielle correspond à cette méthode d'accroissement du nombre de logements par l'exploitation de terrains sous-utilisés et du stock immobilier existant.

Pour notre part, il est important de dissocier la densification résidentielle de l'effet de foule ou de masse : « crowding ». La densification résidentielle se résume alors à augmenter la quantité de logements disponibles, aussi bien dans la zone centrale que dans la banlieue, par le biais de politiques locales de développement résidentiel à adapter au milieu à densifier sans forcément accroître le nombre de personnes vivant sur l'espace retenu.

Dans le contexte d'Ottawa-Carleton, la croissance du nombre de logements va se faire de manière compacte, de façon à éviter un étalement trop important de la croissance urbaine future, mais aussi pour permettre d'utiliser plus efficacement les services existants.

### **1.3.2 Historique.**

On attribue deux sources à la densification résidentielle. Elle est à la fois la réaction à l'étalement urbain et au marché du sol, et la reconnaissance de besoins en nouveaux logements causés par le changement démographique.

#### *a) La réaction à l'étalement urbain.*

Au courant des années 1960, les grandes métropoles du Nord voient la croissance urbaine sous un angle négatif. Les principales récriminations : les villes s'étendent plus rapidement que la croissance démographique, occupent des terres de plus en plus éloignées de la zone centrale établie et développent surtout des unifamiliales.

À la fin des années 1960 début 1970, la question de limiter la croissance urbaine

---

<sup>27</sup> MROC (1996), Background paper on compact development.

alimente les débats des pays développés. Les coûts environnementaux et de croissance urbaine rapide constituent la principale préoccupation des pays du Nord, notamment la pollution, la qualité des services de transport et la qualité du stock de logements. Pendant cette période, plusieurs auteurs ont fait valoir l'idée selon laquelle la densité et la diversité ou la mixité des usages contribuent à accentuer chez les résidents un sens communautaire plus profond et à leur offrir un sentiment de sécurité.

Déjà au tout début de la prolifération de l'étalement urbain, aux alentours des années 1950, la densification, comme politique pour réduire les coûts fiscaux de l'étalement urbain alimente les débats. Les deux décennies qui suivirent visaient surtout à épargner la quantité des sols agricoles, des terres humides et des autres milieux naturels fragiles sur le plan écologique, d'une éventuelle transformation urbaine.

*b) La reconnaissance des besoins en nouveaux logements.*

À la fin des années 1970, la taille des ménages par rapport à la croissance de toute la population inquiète les municipalités (la taille des ménages ne suit pas la croissance de la population). De nombreux facteurs expliquent ce phénomène :

- La maturité des baby boomers (personnes qui sont nées entre 1947 et 1966).
- Le déclin de la taille des ménages,
- L'augmentation du nombre de personnes seules par ménage,
- L'augmentation et la facilité du nombre de divorces.

Tous ces facteurs génèrent des besoins en logements, différents de ceux de l'après-guerre. Les changements sociaux (transformation de la structure familiale, personnes seules, femme seule chef de ménage, etc.) et économiques des dernières décennies orientent les ménages vers des logements plus petits et bons marchés.

Une des solutions envisagées consiste à intensifier la ville pour répondre à la demande présente en logements (logements moins dispendieux, formes moins coûteuses de logements). Mais les municipalités hésitent encore à s'engager vers cette voie, car la densification des villes peut avoir de nombreuses conséquences, surtout sociales (anxiété, surpopulation du logement), sur les villes centres et la vieille banlieue.

Au début des années 1980, la solution proposée consiste à augmenter la population de la vieille banlieue. Plus tard, pour répondre à la question de logement durable, la densification sera mise à nouveau de l'avant, avec pour objectif d'aider éventuellement à protéger l'environnement et réduire le coût des services communautaires. Ce n'est qu'à la toute fin des années 1980 que le terme, densification résidentielle, intègre le vocabulaire professionnel. Elle favorisait entre autres les densités résidentielles urbaines plus élevées que celles présentes ou assignées à un site donné. La densification décrivait les aménagements résidentiels tels que les conversions, le développement intercalaire, les réutilisations, les réaménagements et la densification résidentielle en banlieue.

En 1981, la Municipalité du Grand Toronto pour intégrer la densification résidentielle dans sa banlieue, offre comme solution à la fois l'extension de logements existants et la densification via la subdivision de logements importants, pour offrir de nouveaux logements abordables (Campsie Philippa, 1995).

Au début des années 1990, la densification se résume surtout à la conversion du stock de logements existants dans les quartiers résidentiels périphériques et centraux ou à l'intensification des routes principales. Les autres formes de densification résidentielle (réaménagement, aménagement intercalaire, réutilisation adaptée, etc.) peuvent éventuellement apparaître (Ray Tomalty, 1997).

### 1.3.3 Comment mesurer la densification résidentielle ?

Les mesures de la densification résidentielle sont des outils qui prennent en compte les dimensions tels le nombre de personnes et le nombre d'unités de logement par hectare du sol, et sont reliées à l'intensité d'utilisation du sol ou surface construite de l'îlot. Ces mesures sont multiples et peuvent correspondre à des critères divers à l'intérieur d'une même région. Elles peuvent donc différer d'un pays à un autre, d'une municipalité à une autre, d'un quartier à un autre, etc.<sup>28</sup>.

Quelques auteurs ont essayé de trouver des mesures universelles de densification résidentielle. Ainsi, pour Campsie Philippa (1995), la densification peut se mesurer en prenant en compte :

- L'augmentation du nombre de personnes sur une surface spécifique du sol (personnes/unité de logement ou personnes/m<sup>2</sup> total du logement).
- L'augmentation du volume des immeubles sur une surface du sol donnée (coefficient d'occupation du sol).
- L'augmentation de la quantité de logements par hectare ou par acre.
- L'augmentation du nombre d'unités de logements dans une propriété particulière (la densification résidentielle est associée ici à la valeur monétaire du bâti et du sol).

Étant donné La diversité et la complexité des différentes composantes servant à

---

<sup>28</sup> En Orégon aux Etats-Unis par exemple la densification résidentielle est mesurée en fonction des paramètres suivants : le type de logements existants sur un espace précis et le nombre de chambres disponibles par habitation (D. Reed, & E. Alexander, 1988).

mesurer la densification, Ottawa-Carleton<sup>29</sup> reconnaît que la densification résidentielle renvoie à la mesure d'un certain nombre de variables, prises individuellement, sur une surface du sol donnée. Ces variables peuvent être, le nombre de personnes, de ménages ou, d'unités de logements sur une surface du sol précise. À la densification résidentielle, Ottawa-Carleton oppose la densification urbaine qu'elle mesure en associant les variables précitées entre elles. Ainsi, la densification urbaine prend en compte le nombre de personnes et d'unités de logement sur la surface construite de l'îlot ou, sur une surface précise du sol.

Trouver comment mesurer la densification résidentielle est une chose, mais savoir à quelle échelle elle doit être appliquée en est une autre, d'où la naissance de différentes terminologies : la densification nette du logement, la densification résidentielle brute, la densification du quartier, la densification de la ville, etc. qui prend en compte chacune des éléments distincts et s'applique à des échelles distinctes<sup>30</sup>.

Ottawa-Carleton a retenu trois terminologies différentes pour mesurer la densification résidentielle : la densification résidentielle nette (exprimée par le nombre d'unités de logements par hectare résidentiel) ; la densification résidentielle brute (qui correspond au nombre de constructions par hectare) ; la densification urbaine brute (qui renvoie à la surface construite de l'îlot et au nombre de personnes par hectare).

- *La densification résidentielle nette.*

Elle est basée sur le nombre d'unités de logement disponible sur la surface du sol exclusivement d'usage résidentiel, incluant les routes privées et les espaces réservés au stationnement privé. (Notre traduction, cf. MROC 1995, Understanding residential density, p. 2).

---

<sup>29</sup> MROC (1995), Understanding residential density.

<sup>30</sup> À ce sujet voir Alexander & Reed (1988), Density measures and their relation to urban form.

- *La densification résidentielle brute.*

Elle comprend les zones résidentielles, les voies publiques et une certaine quantité d'équipements publics et de services qui existent dans les quartiers locaux comme les parcs, les écoles, les centres communautaires, les commerces de proximité, les églises, etc. (notre traduction, cf. MROC 1995, Understanding residential density, p. 2).

- *La densification urbaine brute.*

Elle inclut les grands espaces de terrain réservés à des usages de type commercial, industriel, etc. mais aussi à des grands équipements publics comme le stade ou les routes principales. (Notre traduction, cf. MROC 1995, Understanding residential density, p. 2).

Dans notre étude, la densification résidentielle sera mesurée en fonction des critères retenus par la municipalité.

#### **1.3.4 Les marques de distinction des différents niveaux de densification résidentielle.**

Même s'il n'existe pas de définition précise permettant de reconnaître la forte densité, de la densification moyenne ou de la faible densification, des moyennes de densification générales ont été développées pour faciliter leur distinction.

Le Ministère du logement de l'Ontario (MROC 1995, Understanding residential density, p. 10) détermine la moyenne d'unité de logements compris entre 22 et 90 logements par hectare net comme désignant la densification résidentielle moyenne. Logiquement, la forte densification sera représentée par la moyenne de logements dépassant les 90 unités par hectare net, et la faible densification va correspondre à la moyenne de logements en deçà de 22 unités par hectare net.

La MROC ajuste ces différents niveaux de densification résidentielle par rapport à son taux d'occupation du sol. Ainsi, moins de 30 unités de logements/ha net représentent la faible densification résidentielle. La quantité de logements comprise entre 30 à 90 unités/ha net identifie la densification moyenne, tandis qu'au-delà de 90 unités/ha nous sommes confrontées à une zone de forte densification résidentielle.

### ***1.4 Conclusion du premier chapitre.***

L'étalement urbain reste jusque-là un défi important que les villes modernes actuelles relèvent avec grande peine. Telle *une bactérie mangeuse de chair*, l'étalement urbain ne cesse de gagner les terres vulnérables que doivent protéger les municipalités. Aujourd'hui, l'urbanisation non contrôlée des villes, ajoutée au développement des nouvelles technologies perturbent énormément le cycle normal de régénération de l'environnement. Pour arrêter le massacre, de nombreuses organisations, notamment la CMED, prônant la protection de l'environnement et soucieuse de l'héritage à léguer aux générations futures, encouragent les villes du monde à adopter des politiques de croissances urbaines axées sur le développement durable.

La MROC n'échappant pas à cette gangrène urbaine, essaie tant bien que mal de guérir sa Région du fléau de l'étalement urbain. Son principal remède : la densification résidentielle. L'enjeu est de taille, il faut aménager les nouveaux développements dans l'optique du développement durable.

Aux premiers abords, la densification résidentielle semble être la solution durable par excellence, idéale à l'arrêt de l'étalement urbain. Pourtant, densifier une zone urbaine n'est-ce pas non plus augmenter la production de déchets en un point donné ? La densification résidentielle n'engendrera-t-elle pas une augmentation de la consommation des ressources (électricité, eau, etc.) dans les régions densifiées ? Est-ce que le fait de densifier ne vient-il pas doubler la probabilité d'accidents (véhicules motorisés et personnes), menacer la santé des individus (réduction de la lumière du jour dans les logements, les ruelles, les rues), et renforcer ainsi le sentiment d'insécurité ?

## **Chapitre 2 - Profil de l'aménagement urbain de la MROC et politique d'aménagement urbain futur.**

Ce chapitre présente un historique bref de l'aménagement urbain de la MROC, afin de pouvoir faire une analyse plus judicieuse de sa politique d'aménagement urbain futur.

Après une présentation succincte de la Municipalité, nous apprendrons à apprécier sa politique d'aménagement du territoire, à mieux appréhender les objectifs qu'elle s'est fixés, et l'aider à les atteindre.

### ***2.1 Morphologie de la MROC.***

Avec sa superficie de 2 757 Km<sup>2</sup> et une population de 725 000 habitants, la MROC est située au confluent des rivières Rideau et des Outaouais, et reste l'une des premières municipalités régionales ontariennes qui a été créée en 1968 par une loi de la législature ontarienne.

Composée à l'origine de 16 municipalités dont une ville principale (Ottawa), toutes les municipalités de l'ancien Comté de Carleton et le Canton de Cumberland, la MROC commence véritablement ses opérations en janvier 1969<sup>31</sup>. Depuis lors, elle exerce ses pouvoirs à titre de gouvernement régional par le biais du conseil régional. Les différentes fusions et modifications territoriales qui ont eu lieu, ramènent aujourd'hui à 11, le nombre de municipalités de la région d'Ottawa-Carleton. Ces municipalités correspondent aux villes d'Ottawa, Vanier (ancienne Cité), Nepean, Gloucester et Kanata (ancien canton du nom de March); aux cantons de Goulbourn, Osgoode, Rideau, Cumberland et West Carleton; et au village de Rockcliffe Park<sup>32</sup> (voir fig. 2).

---

<sup>31</sup> Commission d'étude pour le remaniement d'Ottawa-Carleton (1975), p. 3.

<sup>32</sup> Source, idem p. 7 à 9 & MROC (1997), Plan directeur.

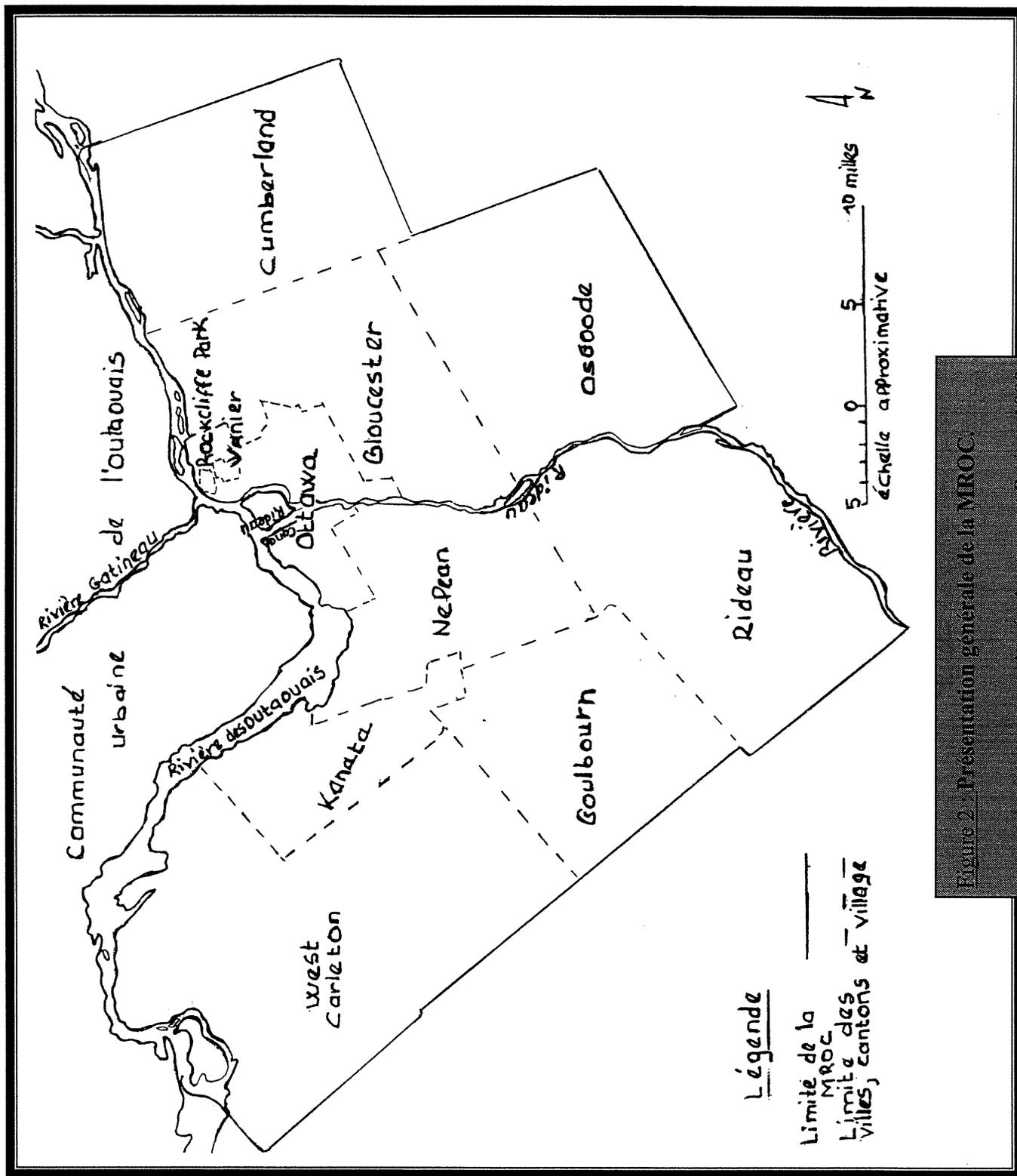


Figure 2. Présentation générale de la MROC.  
 Annie Ampouwer Penny, 1999

Ottawa-Carleton se distingue surtout par le fait qu'elle préserve des éléments naturels de grande ampleur : les rivières et la ceinture de verdure ont aidé à définir le profil de la Région, et la relation entre la zone urbaine et le reste de la MROC ; Ainsi que la forêt de Marlborough (fig. 4).

### **2.1.1 Spécificité de la ceinture de verdure.**

De caractère rural, la ceinture de verdure a été créée en 1950. Essentiellement composée de terres publiques, en l'occurrence les fermes, les forêts, les terres humides, les édifices et les équipements publics (l'Aéroport international d'Ottawa-Carleton), la ceinture de verdure confère à la Région une identité physique particulière.

Son rôle principal consiste à gérer la croissance de la Municipalité (MROC, 1997). Parallèlement, la ceinture de verdure sert de zone tampon entre les collectivités distinctes qui se trouvent à l'extérieur de la zone urbaine centrale et les collectivités qui sont situées à l'intérieur de la limite de la ceinture de verdure. À cela vient s'ajouter un rôle écologique, la ceinture de verdure est un bon catalyseur, un filtre à air efficace, le poumon de la MROC. Elle s'étend de l'est à l'ouest d'Ottawa-Carleton, la structurant ainsi en une zone urbaine principale, la zone centrale, et trois grands centres urbains, Est, Ouest et Sud (encore en construction - voir fig. 4-).

La croissance urbaine et démographique, au-delà de la ceinture de verdure, a permis le développement de trois nouvelles communautés urbaines notamment, Kanata, Barrhaven et Orléans qui en 1995 atteignaient déjà une population d'environ 134 000 personnes. Ces nouvelles communautés et la zone centrale sont entourées par une population rurale d'environ 70 000 habitants, pendant que la

population de 1995, à l'intérieur de la ceinture de verdure, atteint les 475 000 habitants<sup>33</sup>.

---

<sup>33</sup> Barcelo M. 1998, p. 12.

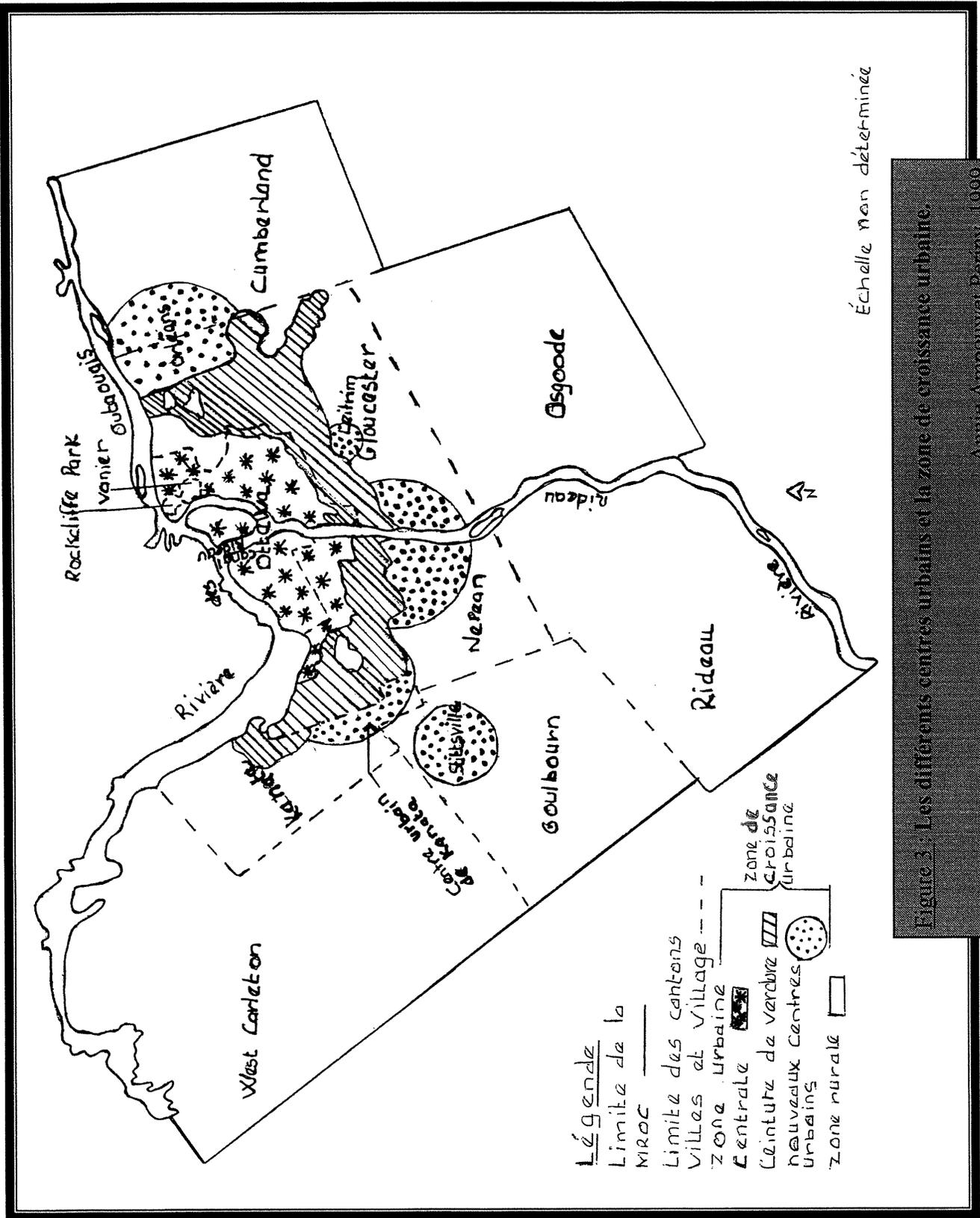


Figure 3. Les différents centres urbains et la zone de croissance urbaine.  
 Annie Anpaupwet Penny, 1999



### **2.1.2 Le rôle des rivières de la Municipalité.**

La rivière des Outaouais limite la MROC tout en marquant une nette séparation entre la partie québécoise de l'Ontario et la partie ontarienne (fig. 4). La rivière Rideau traverse la municipalité du nord au sud. Le Canal Rideau construit au XIX<sup>ème</sup> siècle, s'étend d'Ottawa à Kingston et possède 24 postes d'éclusages. Ces différents éléments, qui servaient à l'origine de principales voies de transport aux pionniers, aux militaires et aux bûcherons, sont aujourd'hui des repères importants de la croissance et de l'urbanisation de la municipalité.

En outre, le Canal Rideau possède un statut bien particulier. Si en été son utilisation est limitée aux propriétaires de bateaux de plaisances, en hiver il devient un équipement public d'envergure et se transforme en l'une des plus grandes patinoires sur glace au monde qui attire des foules, et dont l'entrée est accessible à tous.

### **2.1.3 La forêt de Marlborough.**

Située dans la partie ouest du Canton de Rideau et dans la partie sud du Canton de Goulbourn, la forêt de Marlborough (fig. 4) recouvre la plaine calcaire de Smith Falls. Après la création de la MROC, l'ancien Comté de Carleton lègue à la Région 275 ha dans le secteur de Rideau et de Goulbourn, en plus d'une entente de gestion forestière<sup>34</sup>.

La forêt de Marlborough concentre de nombreux éléments naturels fragiles, notamment les terres marécageuses, les étangs fauniques, les résineux, les feuillus, mais aussi des terres publiques, et des édifices historiques. Des vestiges des temps anciens (clôtures en bois, bâtiments en bois ronds, ramassis de pierres, clairières éparses, terres épuisées par la pratique de la culture sur brûlis qui était pratiquée),

---

<sup>34</sup> MROC (1992), Marlborough forest, (dépliant).

nous renseignent sur le mode de vie qui existait (MROC 1992, Marlborough forest.).

## ***2.2 La genèse de la Municipalité.***

C'est en 1818 que Richmond, premier village d'Ottawa-Carleton voit le jour. Le développement se fera ensuite à Ottawa, stimulé par la construction du Canal Rideau (1826-1836), autour des usines jusqu'aux chutes Rideau et Chaudières (voir fig. 5)<sup>35</sup>.

En 1850, Ottawa acquiert le statut de municipalité. Mais c'est seulement quatre décennies plus tard (1899) qu'apparaîtront les premiers plans de la ville avec pour objectif d'offrir à la population un environnement attrayant et viable (MROC, 1992, Sur la trace de nos pas.). À cette période, Ottawa-Carleton se caractérisait par des aménagements compacts. Les déplacements se faisaient surtout à pied, car les différents usages du sol (services, commerces, centre des affaires, etc.) se trouvaient à des distances de marche acceptables<sup>36</sup>.

En 1906, la Région enregistrait encore de nouveaux développements résidentiels compacts, de densité moyenne constitués de 43 unités de logements par hectare net, avec des maisons construites sur des lots d'une superficie de 7,6 m x 30,5 m (MROC 1995, p. 3).

Au sortir de la seconde guerre mondiale, ce type de développement va céder lentement le pas à la faible densité résidentielle, avec un aménagement plus dispersé des fonctions urbaines dans lequel la voiture privée reste au cœur des déplacements.

---

<sup>35</sup> Commission d'étude pour le remaniement d'Ottawa-Carleton, (1975), p. 7 à 9.

<sup>36</sup> The Regional Municipal / Working Group on Housing (1996)

Entre 1989 et 1993, les nouveaux aménagements résidentiels de la MROC atteignent seulement une moyenne de 20 unités de logements construits par hectare net, alors que les maisons sont élevées sur des lots d'une plus grande superficie qu'antérieurement (16,7 m x 30,5 m—MROC 1995, p. 3).

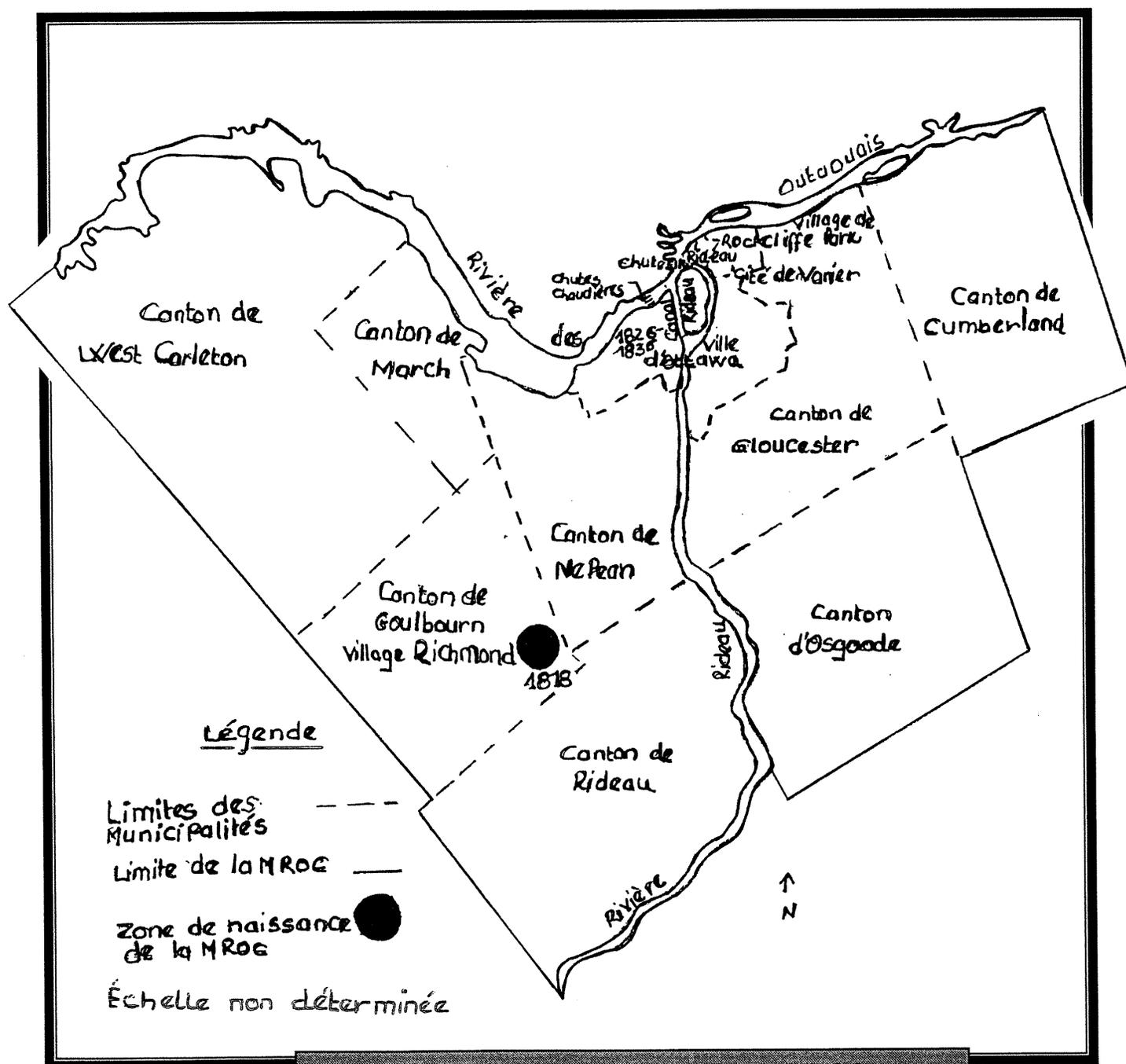


Figure 5 : Le développement historique de la MROC.  
Annie Ampouwet Penny, 1999.

Actuellement, les développements d'unifamiliales détachées de la Région représentent en moyenne 18,8 unités de logements bâtis par hectare net<sup>37</sup>.

Depuis son origine, la croissance de la ville reposait essentiellement sur la spéculation foncière et la vente de lots à la périphérie. Cela s'explique quand on regarde la taille des familles dans la municipalité à cette époque. En 1871, on recense une moyenne de naissances qui se chiffre à sept enfants par femmes. De toute évidence, la périphérie, avec ses bungalows familiaux et ses grandes cours privées, répondait au mieux aux besoins en logements de ces grandes familles.

### ***2.3 Politiques d'aménagement du territoire.***

À l'origine, les éléments qui alimentaient les débats autour de la densification résidentielle dans la Région consistaient à savoir à quel type de croissance devait être confrontée la MROC. Aujourd'hui, il s'agit de savoir où va se faire la croissance urbaine et comment la contenir ?

#### **2.3.1 Contexte économique de la MROC.**

L'éventuelle croissance urbaine des prochaines décennies inquiète la MROC, laquelle s'interroge sur la zone de croissance future, les coûts d'infrastructures qui vont lui être nécessaires, et la possibilité pour la Région de répondre aux besoins de cette croissance urbaine à venir.

Les objectifs que se donne la MROC sont nombreux et épousent des projections à long terme. Ces objectifs visent surtout l'équité sociale (abordabilité et diversité du logement), la qualité de vie et la sécurité des résidents actuels et futurs ; la protection de l'environnement et des écosystèmes fragiles ; la valorisation des milieux ruraux, la redynamisation et la préservation de la zone centrale comme principale zone des affaires.

---

<sup>37</sup> MROC (1995), Understanding residential density, p 3.

À cause des différentes compressions budgétaires du gouvernement, la MROC veut adopter un aménagement plus économique pour la mise en place d'infrastructures nécessaires, que l'aménagement de faible densité actuelle, qu'elle connaît, est loin de combler.

Pour délimiter sa zone de croissance urbaine et combattre l'étalement urbain, la MROC adopte une politique de densification résidentielle basée sur l'aménagement plus compact des quartiers existants, des zones désignées mais non encore aménagées, et caractérisées par les densités résidentielles plus élevées. La MROC espère combler, de cette façon, la demande future en logements et offrir à sa population un éventail de choix plus large en matière de type d'habitation.

Les administrateurs politiques et institutionnels d'Ottawa-Carleton prétendent que l'aménagement compact respecte le développement durable. En fait, la municipalité souhaite que de ce type d'aménagement s'ensuive une consommation moins excessive d'énergie, une protection de l'environnement, une préservation des terres agricoles et une abordabilité du logement.

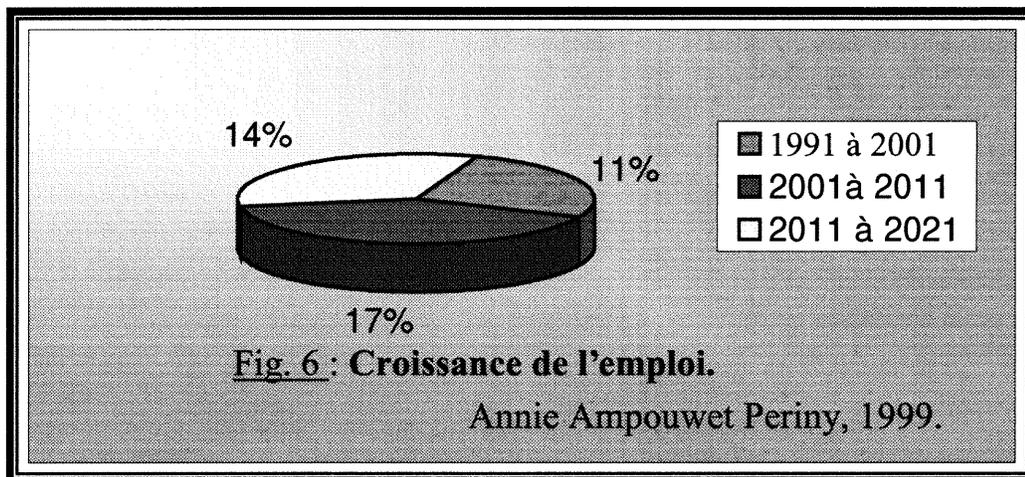
S'il est vrai qu'aujourd'hui la majorité de l'emploi se concentre surtout à l'intérieur de la ceinture de verdure, il est d'autant plus vrai que pour les prochaines décennies, celle-ci va perdre ce monopole au profit de la zone périphérique proche où l'emploi, qui ne cesse de s'y accroître, risque d'être dispersé ici et là.

Les projections de croissance économique établies par la MROC<sup>38</sup> nous indiquent que la Région va connaître un essor économique important. Ces projections ont été établies sur une base décennale qui s'étend de 1991 jusqu'à l'an 2021 et reposent justement sur l'amélioration des secteurs de technologie de pointe et des emplois qu'ils génèrent à la périphérie, mais tiennent aussi compte d'une éventuelle

---

<sup>38</sup> MROC (1996), Les tendances économiques et leurs incidences sur Ottawa-Carleton, p3.

réduction des mises à pied au niveau du gouvernement fédéral.



De 1991 à 2001, la MROC prévoit une augmentation de l'emploi de l'ordre de 11 %. Pour la décennie qui va suivre (2001-2011), la croissance de l'emploi atteindrait les 17 %. Entre 2011 et 2021, cette tendance à l'augmentation de l'emploi devrait décroître de 3 %. Si ces estimations s'avèrent positives, la MROC pourrait contenir son taux de chômage (MROC, 1996).

Globalement, les projections de la Municipalité indiquent que les années à venir seront marquées par une croissance du secteur privé au détriment du secteur public. Ceci est en partie causée par la réduction des effectifs de l'administration fédérale. Ainsi, les secteurs publics comme l'éducation pourraient connaître une croissance limitée. Seuls les secteurs hautement qualifiés et qui exigent une sérieuse instruction technique comme les télécommunications, la biotechnologie, etc. permettraient la croissance économique de la Région (MROC, 1996).

### 2.3.2 Typologie de l'habitat.

Comparée à d'autres municipalités nord-américaines, la MROC peut être considérée comme une municipalité de faible densité. La quantité de sols construits avoisine les 9623 ha, desquels plus de 80 % représentent le développement résidentiel de faible densité contre à peine 5 % accordés à l'aménagement de forte densité<sup>39</sup> (fig. 7).

#### *a) La zone centrale.*

Si nous nous en tenons aux mesures de la densité résidentielle de la MROC, la zone centrale est peu dense, car elle ne compte en moyenne que 44 unités de logement par ha net. Elle concentre la plupart des édifices à bureaux, des édifices gouvernementaux de grande ampleur (le parlement), des commerces, des tours d'habitation, les institutions, quelques industries et un grand nombre de services publics (parcs, transports, bibliothèques, Universités, centres communautaires, etc. -fig. 8-). Seul le centre ville d'Ottawa enregistre la plus forte densité résidentielle de la Région, plus on s'en éloigne, le secteur se dé-densifie graduellement (fig. 7).

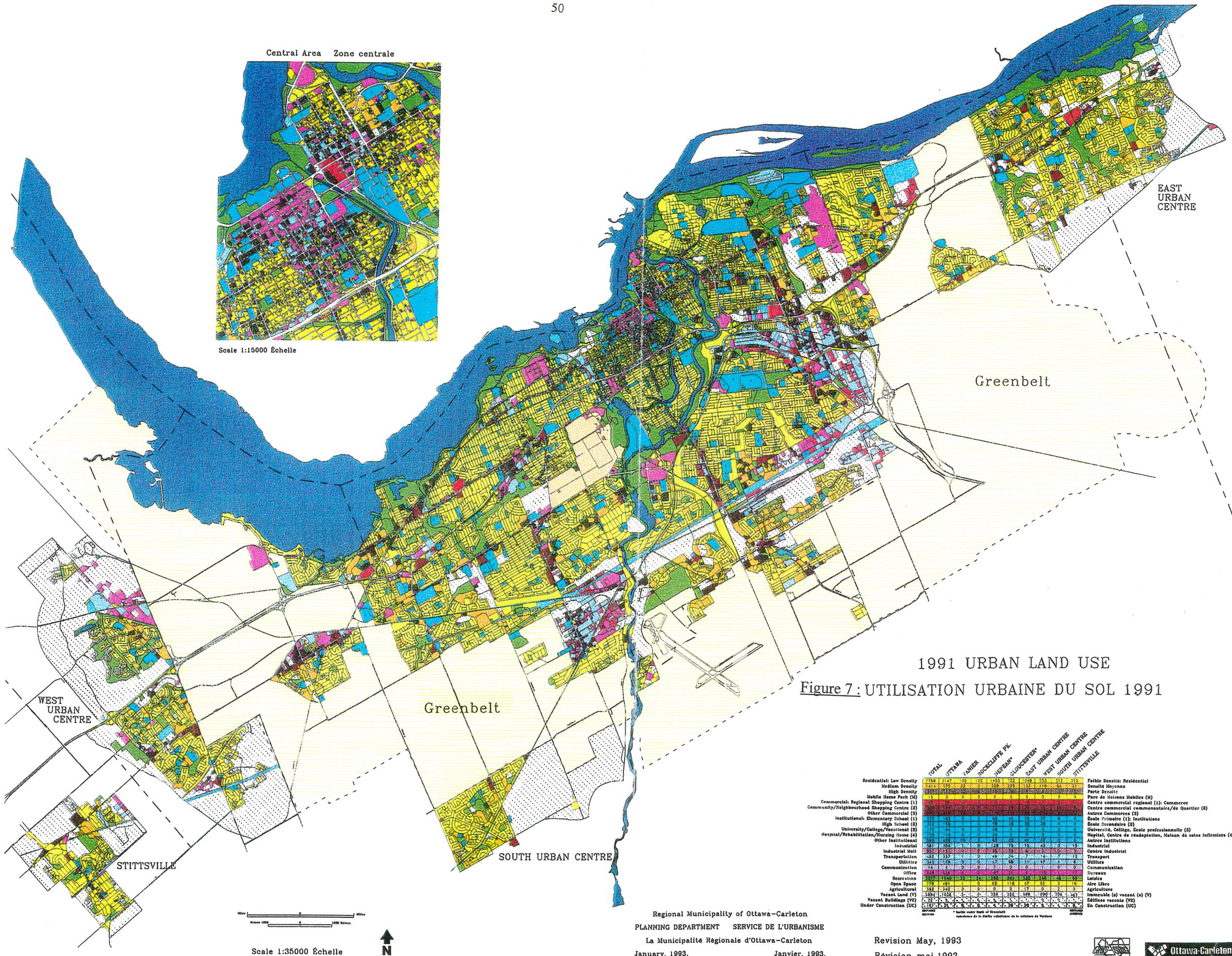
Dans la zone centrale des immeubles à appartements de très grande hauteur ou imposants par leur forme, leur volume, côtoient des triplex, des duplex, quelques maisons jumelées, des unifamiliales qui correspondent à des types de ménages et de revenus composites (fig.8).

Ici et là, à l'intérieur de la zone centrale, on note une présence importante de sols et d'immeubles vacants ou sous utilisés (fig.8). Ces derniers représentent en chiffre, pour la ville d'Ottawa, 18,56 % du nombre total d'immeubles vacants dans toute la municipalité (le taux le plus élevé de la Région), et avoisinent à peine les 1,6 % dans le centre urbain Est. La Municipalité prétend qu'exploités efficacement, ces

---

<sup>39</sup>Données de 1991, recueillies sur la carte thématique du plan d'utilisation du sol révisé en 1993.

sols seraient à même de loger toute la population d'Ottawa-Carleton, en ayant en plus des espaces libres. Une telle solution peut prêter à confusion (surpopulation, prolifération d'immeubles peu favorables à la diversité résidentielle et à la mixité des revenus) et soulever auprès des promoteurs et d'une partie de la population un tollé incommensurable.



Central Area Zone centrale

Scale 1:15000 Échelle

1991 URBAN LAND USE

Figure 7: UTILISATION URBAINE DU SOL 1991

WEST URBAN CENTRE

Greenbelt

EAST URBAN CENTRE

Greenbelt

STITTSVILLE

SOUTH URBAN CENTRE

Scale 1:35000 Échelle

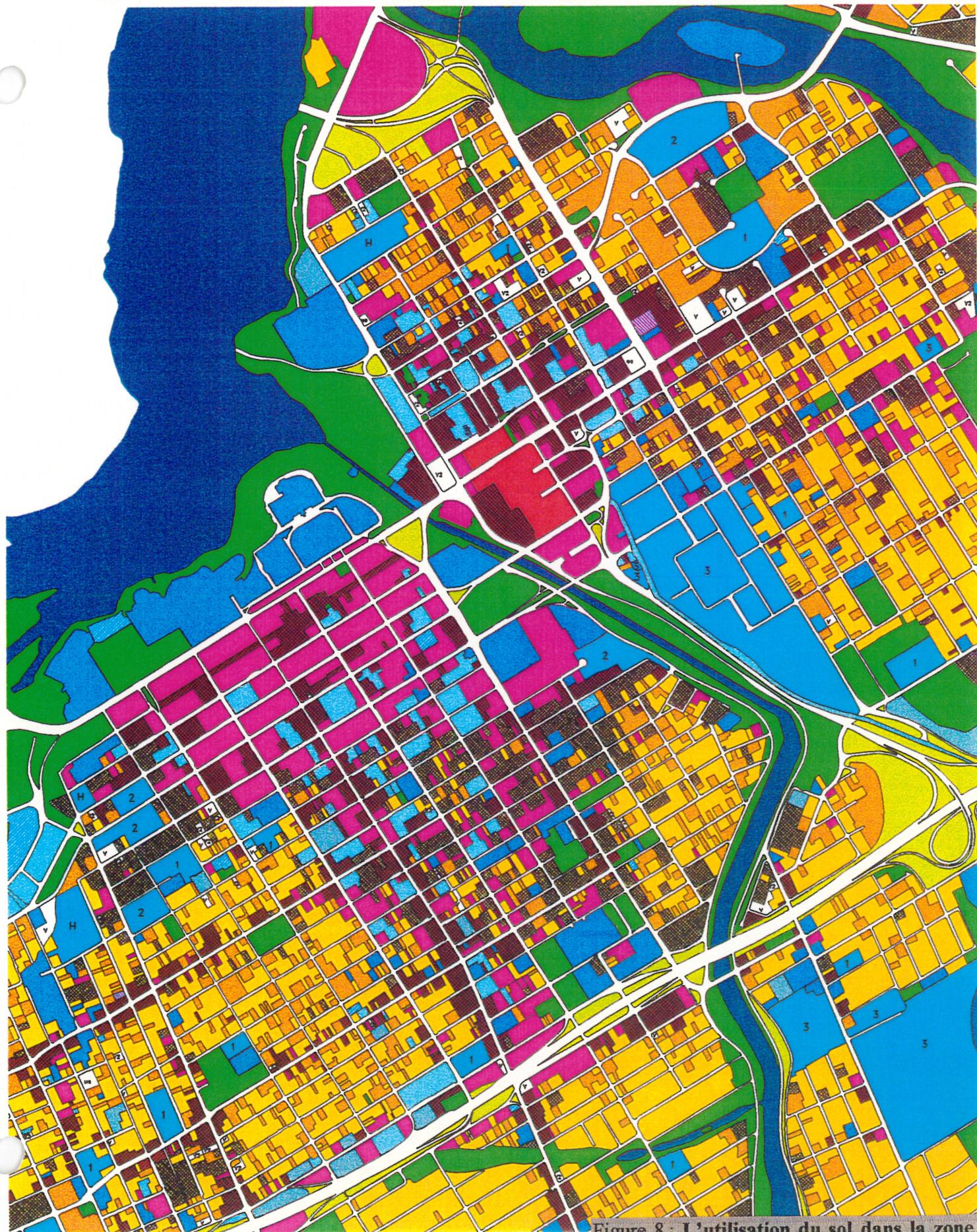


	TOTAL	OTTAWA	FAVIER	ROCKCLIFFE PK.	NEPEAN	CLONESTON	EAST URBAN CENTRE	WEST URBAN CENTRE	SOUTH URBAN CENTRE	STITTSVILLE
Residential: Low Density	1167	1114	22	22	103	108	353	27		
Residential: Medium Density	1414	1375	22	22	129	229	152	116	44	27
Residential: High Density	1418	1383	22	22	132	234	152	116	44	27
Mobile Home Park (M)	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Commercial: Regional Shopping Centre (1)	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Commercial: Community/Neighbourhood Shopping Centre (2)	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Other Commercial (3)	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Institutional: Elementary School (1)	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Institutional: High School (2)	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
University/College/Vocational (3)	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hospital/Rehabilitation/Residing Home (4)	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Other Institutional	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Industrial	581	504	1	0	18	75	15	43	0	15
Industrial: Industrial Hall	581	504	1	0	18	75	15	43	0	15
Transportation	432	432	0	0	0	0	0	0	0	0
Utilities	523	523	0	0	0	0	0	0	0	0
Communication	123	123	0	0	0	0	0	0	0	0
Office	123	123	0	0	0	0	0	0	0	0
Recreation	527	1160	23	24	250	241	250	240	48	62
Open Space	779	431	1	0	12	118	47	51	1	16
Agricultural	152	142	0	0	0	0	0	0	0	0
Vacant Land (V)	584	1034	0	0	0	0	0	0	0	0
Vacant Buildings (V2)	22	2	0	0	0	0	0	0	0	0
Under Construction (UC)	181	21	0	0	0	0	0	0	0	0

Regional Municipality of Ottawa-Carleton  
 PLANNING DEPARTMENT SERVICE DE L'URBANISME  
 La Municipalité Régionale d'Ottawa-Carleton  
 January, 1993. Janvier, 1993.

Revision May, 1993  
 Revision mai, 1993





Scale 1:15000 Échelle

Figure 8 : L'utilisation du sol dans la zone centrale.

Source : MROC, 1993.

Légende des cartes sur l'utilisation du sol dans Ottawa-Carleton.

TOTAL OTTAWA VANIER ROCKCLIFFE PK. NEPEAN\* GLOUCESTER\* EAST URBAN CENTRE WEST URBAN CENTRE SOUTH URBAN CENTRE STITTSVILLE

	TOTAL	OTTAWA	VANIER	ROCKCLIFFE PK.	NEPEAN*	GLOUCESTER*	EAST URBAN CENTRE	WEST URBAN CENTRE	SOUTH URBAN CENTRE	STITTSVILLE	
Residential: Low Density	7768	3147	105	122	1455	722	1049	553	312	315	Faible Densité: Résidentiel
Medium Density	1414	575	22	2	229	229	157	116	64	21	Densité Moyenne
High Density	451	317	22	0	56	52	0	6	5	1	Forte Densité
Mobile Home Park (M)	15	0	0	0	9	0	6	0	0	0	Parc de Maisons Mobiles (M)
Commercial: Regional Shopping Centre (1)	65	36	0	0	10	0	19	0	0	0	Centre commercial régional (1): Commerce
Community/Neighbourhood Shopping Centre (2)	306	113	7	0	71	44	23	21	12	5	Centre commercial communautaire/de Quartier (2)
Other Commercial (3)	575	314	19	0	118	113	18	31	4	32	Autres Commerces (3)
Institutional: Elementary School (1)	373	163	8	2	62	41	55	27	8	3	École Primaire (1): Institutions
High School (2)	312	159	1	5	59	28	30	26	0	2	École Secondaire (2)
University/College/Vocational (3)	172	144	0	0	28	0	0	0	0	0	Université, Collège, École professionnelle (3)
Hospital/Rehabilitation/Nursing Home (4)	155	119	6	0	24	3	0	0	0	3	Hopital, Centre de réadaptation, Maison de soins infirmiers (4)
Other Institutional	593	428	15	3	63	22	41	22	2	3	Autres Institutions
Industrial	581	304	1	0	129	75	15	43	0	15	Industriel
Industrial Mall	207	121	0	0	35	39	5	3	0	3	Centre Industriel
Transportation	452	337	1	0	49	24	7	14	7	13	Transport
Utilities	343	179	0	0	47	68	11	47	1	8	Utilités
Communication	14	4	0	0	7	0	0	1	0	0	Communication
Office	929	536	6	0	187	51	9	110	1	11	Bureaux
Recreation	3077	1640	23	24	250	241	530	240	48	60	Loisirs
Open Space	779	491	1	0	82	118	47	51	2	16	Aire Libre
Agricultural	362	342	0	0	0	0	17	0	2	0	Agriculture
Vacant Land (V)	5594	1038	5	0	289	282	890	1890	706	497	Immeuble (s) vacant (s) (V)
Vacant Buildings (V2)	22	9	1	0	6	5	1	0	0	1	Édifices vacants (V2)
Under Construction (UC)	121	21	0	0	4	26	59	9	1	0	En Construction (UC)

HECTARES  
ROUNDED

\* inside outer limit of Greenbelt  
interieure de la limite extérieure de la ceinture de Verdure

HECTARES  
ARRONDIS

ON

ANISME

eton

r, 1993.

Revision May, 1993

Révision mai, 1993



Figure 9 : Légende des figures 7 et 8.

*b) La banlieue.*

Elle reste le lieu par excellence qui véhicule la faible densité dans la MROC. Entre 1989 et 1993, la moyenne de la densité pour toutes les nouvelles constructions, dans les trois centres urbains situés à l'extérieur de la ceinture de verdure avoisinent les 26 unités de logements/ha net, pour une taille des lots qui atteint les 12 m x 30,5 m (MROC, 1995).

C'est en banlieue que se concentre la majorité d'unifamiliales isolées (fig.10 et annexe 4). À titre d'exemple, en 1996 dans la ville de Kanata, les unifamiliales isolées représentent plus de 60 % du nombre de logements total, et seulement 5,85 % caractérisent les appartements<sup>40</sup>.



**Figure 10 : Unifamiliale type de Kanata**

Source : Annie Ampouwet Periny, 1999

<sup>40</sup> Données de 1991, recueillies sur la carte thématique du plan d'utilisation du sol révisé en 1993

Toutefois, un faible effort en vue de développer des aménagements résidentiels de densité moyenne est effectué. Au départ, la politique de densification, comme solution pour gérer la croissance, a été accueillie par les administrateurs des différentes villes de la MROC avec beaucoup de recul. Ce sont les résultats des petits projets de développements résidentiels denses introduits dans quelques communes de la Région (Gloucester, Kanata, Nepean, - fig. 11 et annexe 3-) qui ont convaincu les responsables de la banlieue à défendre la densification résidentielle. Aujourd'hui, le combat des administrateurs de la banlieue consiste à faire accepter progressivement la densification résidentielle à leurs résidents, mais aussi aux développeurs et investisseurs de la banlieue. Le développement de maisons de ville ou de coopératives d'habitation (fig. 12) sont des exemples probants de la prise de conscience de certains promoteurs immobiliers et des administrateurs des villes de banlieue, même si quelques bailleurs de fonds dissidents ont du mal à se défaire de la construction d'unifamiliales détachées. Toutefois, le paysage architectural de la prochaine banlieue risque de détruire le caractère rural de la zone périphérique. Dans la partie sud de Kanata, à Bridlewood une ancienne ferme en activité étouffe au milieu d'innombrables unifamiliales modernes (fig. 13) et d'une multitude de projets de développements résidentiels futurs.



**Figure 11 : Projet de densification résidentielle dans Gloucester**  
**Source : MROC 1998**



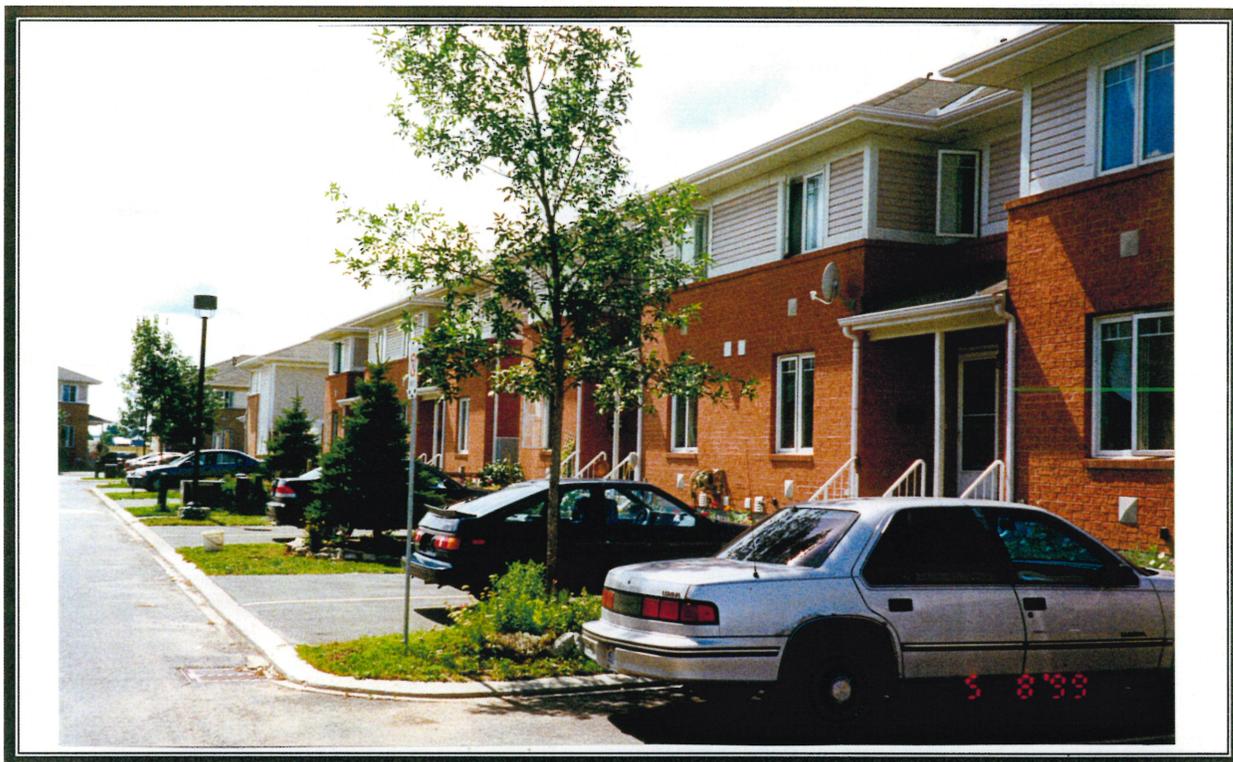


Figure 12 : Coopératives d'habitations dans Bridlewood, « le village Lao » (sud de Kanata).

Source : Annie Ampouwet Periny, 1999.



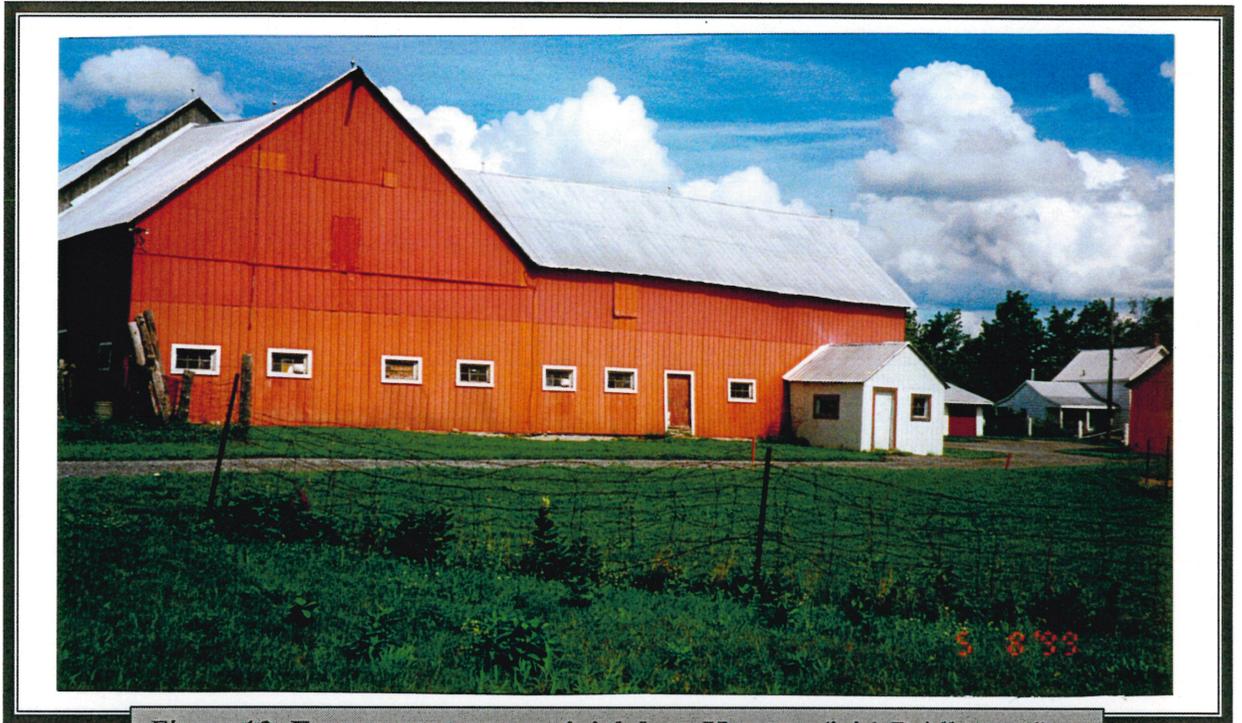


Figure 13 Ferme encore en activité dans Kanata, (ici à Bridlewood).  
Source : Annie Ampouwet Periny, 1999.



L'introduction d'immeubles à appartements dans la banlieue n'a pas toujours apporté les résultats souhaités par la MROC. En effet, dans certaines villes de banlieue on dénombre encore une quantité importante d'immeubles vacants (12,62 % du nombre total d'immeubles vacants recensés dans toute la MROC, pour la zone urbaine Ouest<sup>41</sup>). Cette situation s'explique quand on sait que la population se déplace vers la banlieue, d'abord à la recherche d'une maison individuelle et d'un jardin privé. Cela nous conduit à déduire que le meilleur moyen de densifier dans la MROC ne consiste pas à accroître le nombre d'immeubles à appartements ni à augmenter le volume des constructions au sol, mais plutôt à penser à une densification résidentielle d'un autre type, par exemple l'aménagement intercalaire ou la conversion.

Que ce soit à Kanata ou, à la frange sud-est de Gloucester, les banlieues éloignées initient au sein de leur collectivité une mixité maladroite des usages du sol. Les unifamiliales, quelques édifices à bureaux, les institutions diverses (écoles, casernes de pompiers, postes de police, etc.), les industries, sont encore dispersées sur l'ensemble du territoire en banlieue (fig.7).

Les données récentes de Statistique Canada (1991 à 1996) nous montrent que la ville de Kanata a connu une augmentation importante au chapitre du parc de logements de l'ordre de 31,91 %, contre à peine 2,93 % dans la zone centrale incluant la ville d'Ottawa. Fait surprenant, la banlieue proche de la zone centrale en l'occurrence, la ville de Vanier connaît une perte de 2,78 % en matière de logements (Statistiques Canada, 1996). Nous supposons que cette baisse du stock de logements à Vanier est probablement due à la détérioration avancée des bâtiments, causée par le mauvais entretien ou le vieillissement, le délabrement ou à la destruction par le feu, mais surtout au fait que Vanier est une ancienne banlieue.

Il faudrait rappeler, entre autres, que la ville de Vanier reste cette banlieue proche du centre qui accuse l'un des plus bas profils socio-économiques et qui enregistre le taux le plus important de chômage de toute la Municipalité (14,2 % quand la moyenne se situe à environ 6 % dans les autres municipalités de la Région). Il va sans dire que la proportion d'appartements disponibles à Vanier y est plus élevée que celle d'unifamiliales (64,89 % du stock de logements à Vanier sont des appartements et seulement 16,80 % du parc immobilier représentent les unifamiliales)<sup>42</sup>.

### **2.3.3 Caractéristiques et projections de la population.**

Composée d'une population pluriethnique, la MROC a connu une forte croissance démographique au courant des dernières années, marquée surtout par l'arrivée de nouveaux immigrants âgés pour la plupart de moins de 45 ans<sup>43</sup>.

En général, toutes les villes de la Région ont enregistré une augmentation de leur population. Entre 1991 et 1996, ce sont surtout les banlieues qui sont très éloignées de la zone centrale, notamment Kanata, Osgoode, Cumberland, Goulbourn et West Carleton qui ont chacune connu une explosion démographique dépassant les 10 %<sup>44</sup> (fig. 14).

À l'inverse, Vanier et Rockcliffe Park, situés à proximité de la zone centrale ont enregistré chacun pour la même période une perte démographique respectivement de 5 % et de 5,6 %<sup>45</sup>. Nous pouvons dès lors nous poser la question de savoir si cette population s'est rapprochée de la zone centrale proche ou si elle s'en est éloignée au profit des banlieues beaucoup plus éloignées.

---

<sup>41</sup> Données de 1991, recueillies sur la carte thématique du plan d'utilisation du sol révisé en 1993.

<sup>42</sup> Statistique Canada, recensement de 1996

<sup>43</sup> MROC, Vers l'an 2021, dix tendances qui pourraient faire toute la différence, 1995.

<sup>44</sup> Statistiques Canada, 1996.

<sup>45</sup> Source, idem.

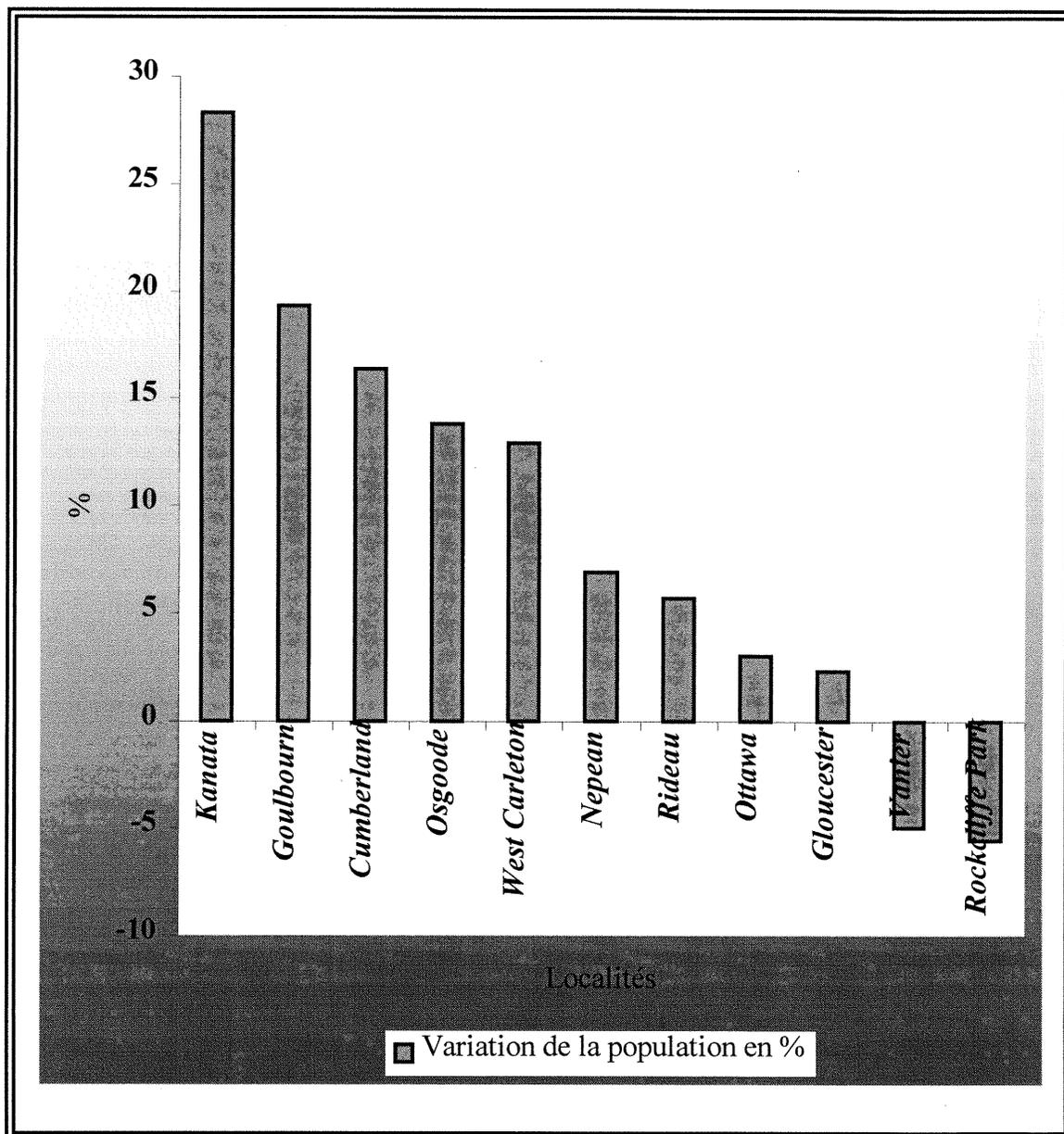


Figure14 : Variation de la population entre 1991 et 1996.

Ampouwet Periny Annie, 1999.

Source : Statistique Canada, 1996.

### **2.3.4 La zone de croissance retenue.**

Avec sa stratégie Régionale d'Aménagement (SRA)<sup>46</sup>, la MROC s'est donné comme périmètre urbain pour la croissance future, la zone allant de la partie centrale jusqu'aux limites extérieures de la ceinture de verdure (fig. 4), et incluant les nouvelles communautés urbaines (Barrhaven, Kanata et Orléans), tout en laissant le choix au marché immobilier. La Région tient de cette façon à limiter la croissance urbaine à venir dans les zones dites de grandes valeurs et respecte ainsi les objectifs qu'elle s'est fixés. Orienter et limiter la croissance urbaine dans une zone spécifique permet de préserver les villages urbains distincts et de soutenir l'autonomie économique des différentes localités d'Ottawa-Carleton. Cette politique permet aussi de protéger l'environnement naturel, assure à la zone centrale sa force et son dynamisme.

La visite de notre site d'étude nous révèle que les promoteurs ne respectent pas ce périmètre d'urbanisation. Les développements résidentiels abondent en dehors de la zone de croissance retenue par la Municipalité. Les promoteurs, et bailleurs de fonds convoitent des terres encore plus éloignées du centre ville des banlieues à la grande satisfaction des familles qui en redemandent. Ces dernières apprécient l'aspect physique des nouvelles banlieues (style campagnard associé à des commodités retrouvées dans les zones centrales, logements éloignés des grandes artères routières).

La SRA privilégie, entre autres, les ajouts d'aménagements résidentiels essentiellement dans la zone urbaine se trouvant à l'intérieur de la ceinture de verdure. Elle espère ainsi populariser le transport en commun, et aussi les autres types de transports durables, nous citons, la bicyclette ou la marche à pied.

Étant donné que la ceinture de verdure n'a pas rempli efficacement son rôle, c'est-

---

<sup>46</sup> MROC (1997), Plan directeur.

à-dire contenir la croissance urbaine, comment Ottawa-Carleton, à travers la densification résidentielle, espère-t-elle arriver à cette fin ?

Les municipalités de la Région sont autonomes, mais elles doivent se conformer aux décisions prises par Ottawa-Carleton, ne convient-il pas de demander à chacune de ses banlieues de se donner une zone précise de croissance et revoir ainsi leur zonage ?

## ***2.4 Les enjeux.***

### **2.4.1 Enjeux urbains et environnementaux.**

Le vieillissement graduel de la population et le faible taux d'immigration des prochaines années pourraient se solder par un retour de la population vers la zone centrale. En effet, dans sa conception, la banlieue est d'abord un lieu pour les jeunes familles aisées. Elle est dépourvue d'infrastructures nécessaires à une population diversifiée (hospices ou maisons de retraite pour les aînés, hôpitaux, universités, bibliothèques, etc.). Son manque de mixité des usages et de diversités en matière de logement met la banlieue en seconde position lorsque la structure familiale va évoluer (réduction de la taille des ménages due à l'augmentation du nombre de personnes seules, au faible taux de natalité, au vieillissement de la population et à la maturité des jeunes qui quittent le foyer parental). Les véritables besoins en logements devraient être différents (espace disponible et nombre de pièces adaptées au nombre de personnes dans le ménage). Pour l'instant, seule la zone centrale d'Ottawa-Carleton est à même de satisfaire une demande diversifiée, car elle regorge de services en tout genre. Aussi pensons-nous que la demande de logements unifamiliaux des banlieues traditionnelles pourrait décroître, pendant qu'une multitude de logements divers risque de faire leur apparition dans les zones urbaines. Dans le même ordre d'idées, Mario Polèse précise :

« [...] L'effet combiné des faibles taux de natalité et de la multiplication des petits

ménages sera de freiner la suburbanisation<sup>47</sup> ».

À ce sujet, la Municipalité estime qu'en construisant avec une moyenne de 44 unités de logement par ha net, la Région est capable de loger toute sa population à l'intérieur de la zone urbaine qu'elle s'est fixée tout en ayant en réserve une quantité importante d'espace vacant (MROC, 1995).

Apparemment, l'état des infrastructures routières, des équipements (écoles, espaces verts...), la disposition des services et loisirs, et l'aspect physique (conservation du milieu naturel) de la ville sont des atouts à l'actif d'Ottawa-Carleton, qui permettent de maintenir et d'attirer la population.

« [...] La région évoque la sécurité, la propreté et une collectivité soucieuse de l'environnement qui offre toute une latitude de choix en matière de logement, de style de vie et d'activités récréatives »<sup>48</sup>. En d'autres termes, les gens recherchent un environnement sain, sécuritaire et diversifié.

C'est en misant sur ces éléments que la MROC espère réussir sa politique de densification même si, dans les faits, les tendances du marché immobilier s'éloignent des projections de la Municipalité.

#### **2.4.2 Enjeux économiques.**

La MROC a subi de nombreuses compressions des budgets gouvernementaux. Cette situation lui impose de contrôler sa croissance urbaine au-delà des limites urbaines planifiées. Une analyse effectuée pour le plan directeur en vigueur montre les opportunités et bénéfices qu'offre l'aménagement dans les zones urbaines déjà établies, à l'intérieur de la ceinture de verdure. La proximité et la diversité des services existants (qui sont sous utilisés actuellement) restent des atouts

---

<sup>47</sup> Économie urbaine et régionale, Économica, 1994, p 346.

<sup>48</sup> MROC (1996), Les tendances économiques et leurs incidences sur Ottawa-Carleton, p 4.

considérables. La compacité des aménagements dans les zones urbaines préétablies permet non seulement de rentabiliser les services qui existent (écoles, aménagements récréatifs), mais assure aussi leur efficacité, ce qui pourrait permettre la création de voisinages plus diversifiés, accentuer le sens communautaire et offrir un plus grand éventail de choix en matière d'habitations.

Pour la MROC, l'aménagement compact est économique à bien des égards. En ce qui concerne l'occupation du sol, l'aménagement compact demande moins d'espace tout en offrant une multitude de types de logements, une proximité des services, une réduction de la demande des sols ruraux ou des terres agricoles et écologiquement vulnérables. À l'intérieur d'un aménagement compact, les transports durables sont mieux appréciés, ce qui a pour effet de réduire l'émission de CO<sup>2</sup> et contribue à l'amélioration de la qualité de l'air tout en réduisant la consommation de carburant fossile.

Les objectifs d'Ottawa-Carleton sont de trois ordres :

- ❶ Orienter et limiter la croissance à l'intérieur de la ceinture de verdure. Cet objectif n'est pas une mince tâche dans la mesure où cela équivaut à orienter le choix du lieu d'habitation des individus ou de contrôler la mobilité des individus. Le but poursuivi est de permettre à la croissance urbaine future de tirer le maximum de profit des capacités des systèmes d'eau, d'égouts et de transports disponibles soit à l'intérieur ou à l'extérieur de la ceinture de verdure. Pour ce faire, il faut planifier différemment la ville sans empiéter sur les espaces verts.
- ❷ Rééquilibrer l'emploi par rapport au logement via la construction de nouveaux logements dans les zones urbaines offrant un potentiel important de croissance de l'emploi (le cas de la zone urbaine Ouest, fig.15).

- ⑤ Rentabiliser les services. La MROC tient à réduire les factures municipales et régionales d'infrastructures qu'il s'agisse des services d'eau, d'égouts et de transport indispensables à la croissance à venir. La réponse la plus imminente à ce problème consiste à orienter le développement dans les zones résidentielles déjà établies dans lesquelles il est plus rentable d'offrir des services.

L'orientation de la croissance résidentielle vers les zones déjà urbanisées va permettre une économie d'argent en ce qui concerne la mise en place d'infrastructures puisque les services dans les zones désignées possèdent une capacité de réserve.

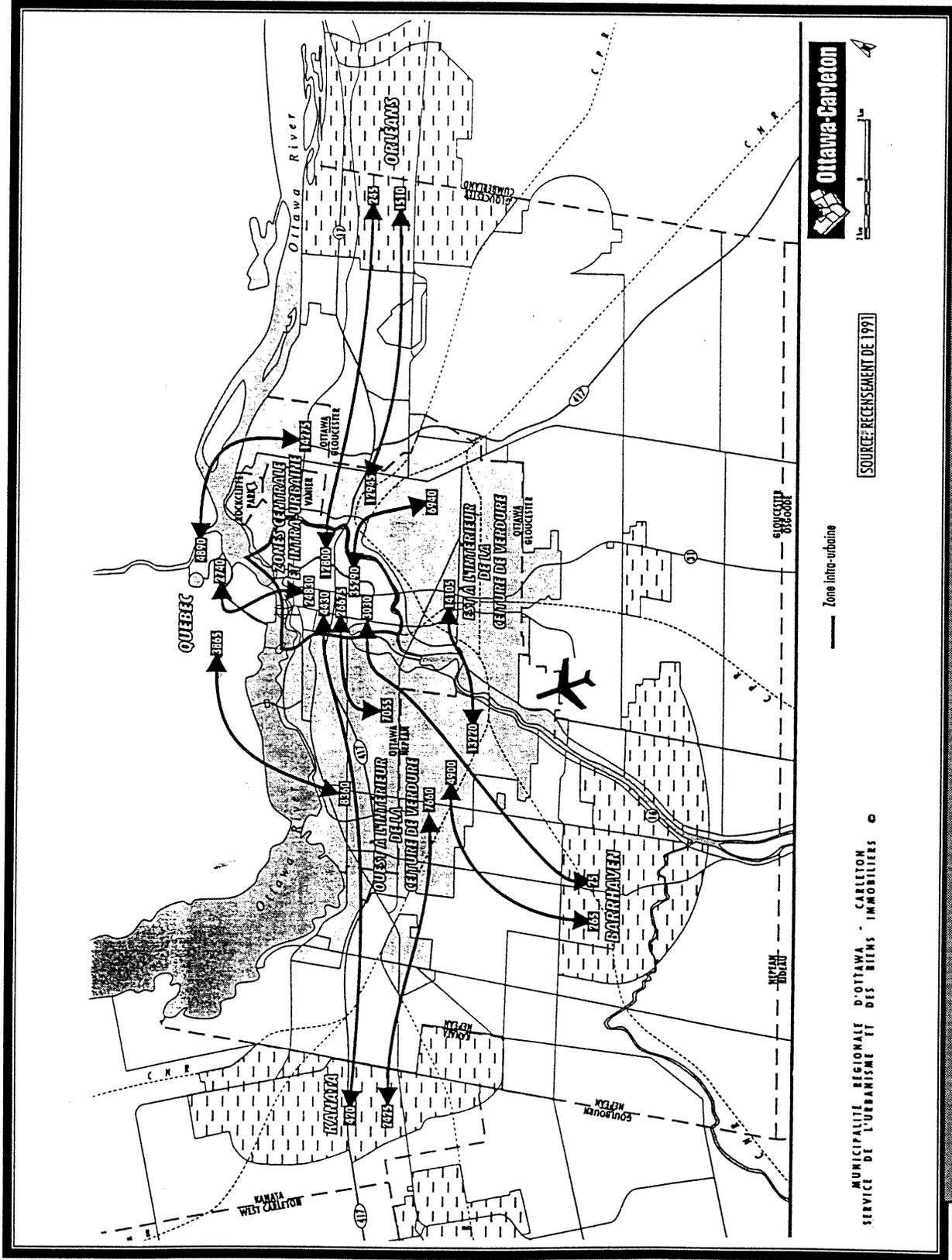


Figure 15 : Les principaux déplacements quotidiens du matin dans Ottawa-Carleton.  
Source : MROC, 1996 : Les tendances économiques et leurs incidences sur Ottawa-Carleton.

### ***2.5 Conclusion du deuxième chapitre.***

Lors de la création de la MROC, la Région était de moyenne densification résidentielle. Il s'agissait d'un aménagement compact qui concentrait différents usages urbains, favorisant les déplacements à pied. L'ensemble des collectivités urbaines présentes dans la Municipalité, se trouvait surtout à l'intérieur de la ceinture de verdure. Cette dernière avait été aménagée dans le but de limiter la croissance urbaine.

Au fil des années, la Municipalité va revêtir le visage de la faible densification résidentielle, avec des aménagements plus denses, aux fonctions urbaines plus dispersées dans l'ensemble du territoire, ne facilitant pas les déplacements des personnes.

Ce sont d'abord les entrepreneurs qui vont s'approprier les sols à l'extérieur de la ceinture de verdure, lesquels leur offrent la possibilité de se développer, de s'étendre impunément sur le territoire à moindres coûts, créant de cette façon de nouveaux emplois en dehors de la zone centrale. À leur tour, les promoteurs immobiliers vont s'intéresser aux sols fragiles, à vocation agricole, plus grands, moins onéreux, et situés à l'extérieur de la ceinture de verdure, en y développant de nouveaux aménagements strictement résidentiels, moins compacts, et qui offrent des logements plus grands. Cependant, les nouvelles collectivités ainsi créées entraînent avec elles des nouveaux besoins en ce qui concerne les infrastructures et les services (réseau routier et piétonnier, services d'adduction d'eau et d'égouts, les transports, la santé, l'éducation, etc.). Cette nouvelle demande en services divers inquiète les administrateurs de la Région dans la mesure où c'est à la ville centrale que revient en général la construction et l'entretien de certaines infrastructures, comme le réseau routier, nécessaires au bien être des collectivités. De plus, les nouvelles industries et les nouveaux développements résidentiels de la banlieue vont avoir un impact important sur la croissance urbaine de la Région et l'assiette fiscale de la ville centrale. En effet,

ces nouveaux développements attirent les populations à l'origine centrales, qui finissent par s'installer en banlieue.

Craignant une perte trop importante de la population dans la zone centrale, les administrateurs de la Région ont établi des politiques d'aménagement urbain qui prennent en compte la croissance démographique de la Région (l'évolution des ménages, l'âge moyen et le vieillissement de la population, etc.), la croissance de l'emploi, du logement, et la capacité des services, jusqu'à l'an 2021.

Les nouvelles politiques d'aménagement urbain de la MROC ont pour base, la zone centrale comme principale zone des affaires, et une croissance urbaine contenue à l'intérieur de la ceinture de verdure et des différents centres urbains. L'objectif poursuivi par les politiques retenues par la Municipalité est de répondre au développement durable et de contenir l'étalement urbain en instaurant dans la MROC une politique de densification résidentielle.

## **Chapitre 3 - Problématique de la densification résidentielle comme politique d'aménagement du territoire dans la MROC.**

Ce chapitre étudie comment se manifeste l'étalement urbain dans la MROC. Il s'agira de comprendre à quoi Ottawa-Carleton associe-t-elle la notion de développement durable ? Quelle type de densification résidentielle applique-t-elle ? Sur quoi se base-t-elle pour préconiser le type de densification résidentielle retenue ?

### ***3.1 Problème actuel : L'étalement urbain.***

À notre avis, les progrès technologiques des dernières années (télécopieur, téléphone, ordinateur via Internet, etc.) tout comme les nouveaux modes de travail (télétravail, entreprise à domicile, etc.) sont quelques acteurs à l'origine de l'étalement qui saigne la MROC. De plus, aujourd'hui, ce ne sont plus seulement les très grandes industries de production et consommatrices d'espace qui s'approprient la périphérie, les entreprises caractérisées par le travail de bureau trouvent aussi à la banlieue un emplacement de prédilection. D'autres entreprises en pleine expansion comme celles à haute composante technologique, et dont la municipalité est de plus en plus tributaire, préfèrent la banlieue au centre ville. Ce déplacement des activités économiques est suivi d'un exode des jeunes ménages (principaux employés) pour qui, la relation lieu de travail/lieu de résidence, est primordiale.

Avec l'augmentation de l'activité économique, et le gain démographique en banlieues, il est difficile de maintenir un haut niveau d'utilisation des transports en commun sur l'ensemble de la région. Beaucoup de travailleurs centraux qui vivent en banlieue utilisent les parcs-o-bus (fig. 16) c'est-à-dire : des surfaces de terrain

ayant reçu l'affectation d'aires de stationnement pour les voitures et qui se trouvent à mi-chemin entre la banlieue (lieu de résidence) et le centre ville (lieu de travail). Il va sans dire, qu'avec le manque d'espace de stationnement dans la zone centrale, les parcs-o-bus restent la solution idéale pour laisser son véhicule en sécurité. Il existe quatre stations de parc-o-bus dans la Région (fig. 17 et 18). Le stationnement à l'intérieur des parcs-o-bus est entièrement gratuit à la condition d'utiliser le transport en commun. Exceptionnellement, la station Baseline est payante et requiert un permis mensuel dont le prix varie en fonction du lieu d'habitation par rapport à la zone de transport urbain.

Dans Ottawa-Carleton, l'étalement urbain se présente comme suit : une traînée de bitume qui s'étend de l'intérieur de la Région jusqu'à la périphérie. En général, seules les autoroutes (notamment l'autoroute 417 qui a beaucoup joué en faveur de l'étalement urbain), permettent de relier la ville centrale à la banlieue quelques routes régionales assurent aussi très bien cette fonction.

À Ottawa-Carleton, le véritable problème à l'arrêt de l'étalement urbain concerne surtout les transports, les déplacements, et la localisation des nouveaux emplois. Le prix du transport en commun dans Ottawa-Carleton est unique quel que soit le lieu d'habitation par rapport à la zone centrale existante.

Aux heures de pointe...



...En fin de journée.



Figure 16 : Fréquence quotidienne d'utilisation des Parc-o-bus (Station Eagleson)  
 Source : Annie Ampouwet Periny, 1999.



À ce sujet, Pierre Merlin<sup>49</sup> précise que l'établissement d'un tarif unique dans la ville favorise l'homogénéisation du tissu urbain. Par contre, un tarif qui croît en proportion de la distance est dissuasif vis-à-vis d'une implantation lointaine.

En plus de gérer les déplacements inter et intra banlieues, banlieues et zone centrale, la Municipalité connaît les navettes quotidiennes en direction et en provenance des municipalités voisines proches (le cas de la Communauté Urbaine de l'Outaouais, CUO). En général, le prix des loyers dans la CUO est moins élevé que celui de la MROC. Toujours à la quête de cette abordabilité du logement, mais aussi pour fuir le quotidien des zones centrales, et avides d'espace plus grand, la population de la MROC va convoiter des zones plus lointaines, l'Est de l'Ontario par exemple<sup>50</sup>. En principe, ces personnes, surtout celles qui se sont installées dans l'Outaouais, continuent à avoir des liens avec la MROC<sup>51</sup> (fig.19), en raison de leur emploi ou des avantages qu'offrent la Région (services divers, santé, diversité du marché de consommation, etc.)

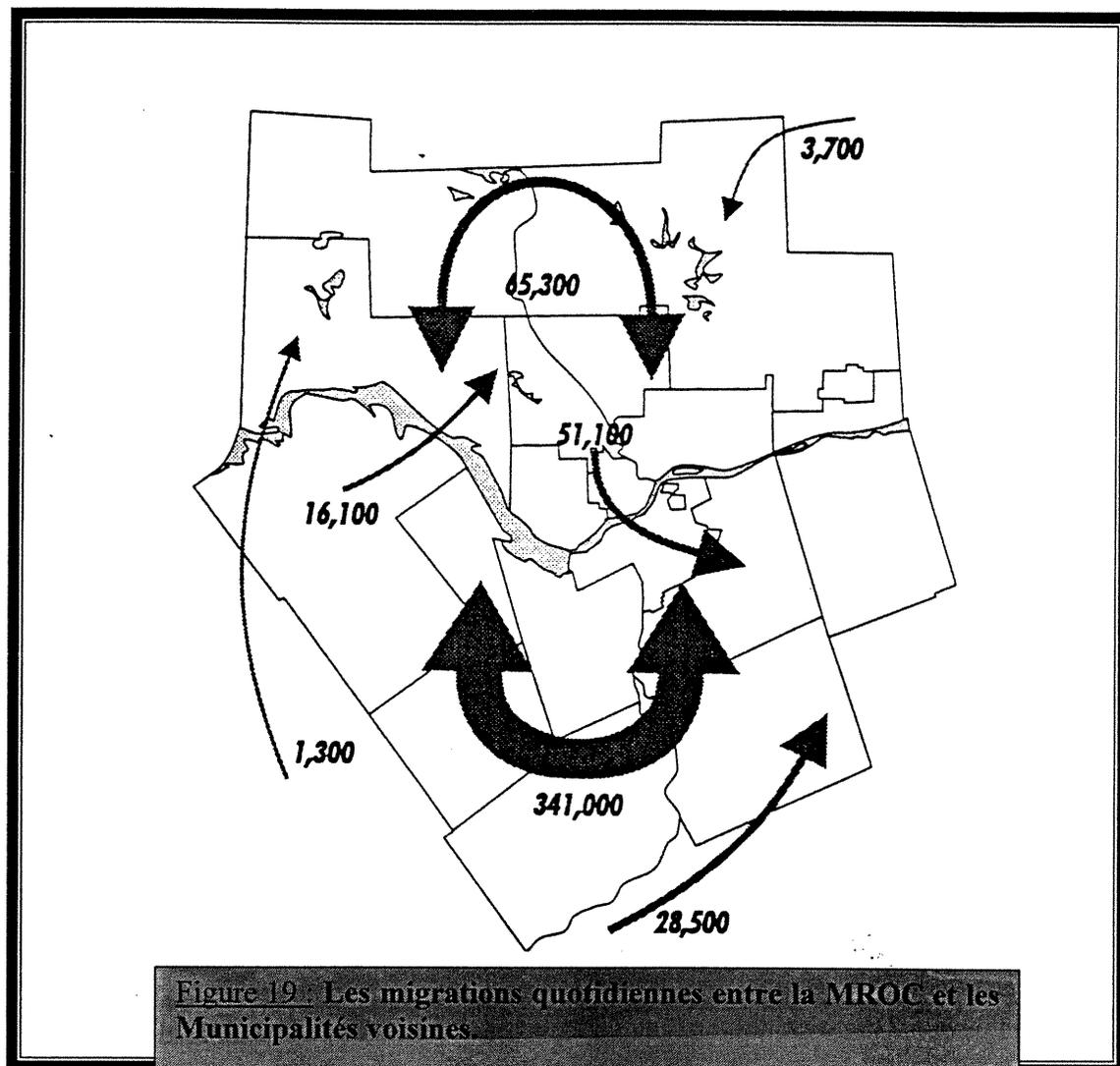
L'étalement urbain encourage de nouveaux modes de vie (l'arrosage permanent des jardins privés l'été en banlieue), la rupture d'habitude séculaire (inexistence de commerces de proximité), l'individualisme et l'isolement des personnes.

---

<sup>49</sup> Pierre Merlin, (1994) : « La croissance urbaine », in Que sais-je ? p 124.

<sup>50</sup> La MROC estime que chaque année, elle perd environ 2 700 personnes au profit des comtés ontariens tels que Prescott-Russell et Lanark (2 000 personnes), et de la Région de l'Outaouais (700 personnes par an vont y vivre). Source : Internet, [www.mroc.on.ca](http://www.mroc.on.ca)

<sup>51</sup> En 1991, 80 000 personnes qui travaillaient à Ottawa-Carleton vivaient dans d'autres régions. Ces voyageurs quotidiens occupaient le 5<sup>ème</sup> de tous les emplois dans la Municipalité. (Source : Internet, idem).



Source : Site Web de la MROC.

La congestion routière<sup>52</sup> encouragée par le volume du nombre de véhicules de plus en plus croissant dans les villes, et la rareté des espaces de stationnement au centre sont quelques lourds problèmes auxquels la MROC fait face.

### ***3.2. Pour une Stratégie Régionale d'Aménagement durable.***

La Stratégie Régionale d'Aménagement (SRA) est basée sur le principe que la croissance doit se faire vers l'intérieur et non vers l'extérieur (MROC, 1999). La SRA fait des projections à long terme, elle oriente la croissance d'Ottawa-Carleton jusqu'à l'an 2021, et met en place des politiques pour atteindre les projections de la Municipalité. Un de ses objectifs consiste à limiter la croissance urbaine et contenir par la même occasion les effets de l'étalement urbain dans l'optique du développement durable. Pour limiter sa croissance, la MROC s'est établi un périmètre d'urbanisation à l'intérieur duquel elle va appliquer des règlements de constructions strictes. Ce périmètre se trouve dans la zone urbaine à l'intérieur de la ceinture de verdure, et inclut les villes d'Ottawa, Vanier, le village de Rockcliffe Park et quelques parties des villes de Gloucester et Nepean (fig. 3). La Municipalité veut intégrer dans sa Région une politique d'aménagement compact et dense de façon à améliorer le rendement de ses services et utiliser plus efficacement ses ressources naturelles.

En effet, entre 1961 et 1977, la MROC a relevé que le nombre de véhicules motorisés par personne dans toute la Région a plus ou moins doublé, réduisant ainsi l'utilisation du transport en commun. Cette croissance du véhicule privé s'explique en partie par l'allongement des distances qui séparent les différents usages du sol, la qualité et la rapidité des services de transport.

---

<sup>52</sup> La pollution tout comme la congestion routière font partie des coûts ou déséconomies externes qu'infligent l'étalement urbain à la ville centre.

Au courant des années 1990, l'emploi était déjà concentré en banlieue, au détriment du centre-ville. Cette tendance est le résultat de la décentralisation des services fédéraux en 1950, mais aussi de la forte croissance de l'emploi dans les zones de faible densification résidentielle et dans les endroits dispersés. Plus tard, en 1996, la MROC relève en banlieue une concentration de l'emploi de 21% l'ensemble des emplois de toute la Municipalité contre à peine 20% dans la zone centrale (MROC, 1999). Cette augmentation de l'emploi en banlieue a évidemment motivé les promoteurs immobiliers à y développer des projets résidentiels, pour rapprocher les personnes affectées à ces emplois, à leur lieu de travail. Il se trouve cependant que les logements ainsi construits se trouvent dans des zones peu accessibles au transport en commun, sont de très faible densité, et renforcent l'étalement urbain qui sévit déjà dans la ville.

Comme Michel Barcelo (1998) le démontre, l'expansion périphérique et la faible densité, conjuguée à la faiblesse démographique et souvent à l'insuffisance d'emploi dans la zone centrale conduit à :

- Une dépendance des déplacements en automobile. Il va sans dire que plus le lieu de travail est éloigné du logement, plus l'individu, par souci de gérer efficacement son temps, va opter pour un moyen de transport privé, en l'occurrence l'automobile personnelle. Pourtant, chaque usager du véhicule privé n'évalue pas, au moment précis où il utilise son véhicule, les coûts imputés à la congestion routière, et les effets externes sur l'environnement qui en découlent (les coûts réels).
- La motorisation accrue conduit à la réduction de l'utilisation du transport en commun, qui engendre une dégradation matérielle et économique et, du même coup, une augmentation du prix du titre de transport en commun. Il s'ensuit un problème de rentabilisation des réseaux de transport en commun.

- La concentration de la pauvreté et de nombreux autres problèmes sociaux et économiques dans certains districts (chômage, frustration des individus).
- La consommation abusive ou gaspillage de ressource énergétique. Les bassins d'emplois ne sont plus concentrés dans des zones bien délimitées, mais sont dispersés ici et là. Les déplacements devenus plus longs et plus nombreux provoquent une consommation d'énergie supplémentaire.

Ayant relevé que l'emplacement et le genre de logements définissent les collectivités, influencent les services à offrir, et les choix en matière de transport, la MROC veut convaincre les personnes de marcher, de faire du vélo ou de prendre l'autobus. Pour la MROC, l'adoption d'une politique d'aménagement résidentiel dense, et à utilisation polyvalente, à proximité des zones d'emploi peut aider à atteindre cet objectif et à offrir de meilleurs services de transports en commun. En même temps, l'aménagement dense, plus compact, va aider à gérer efficacement le sol, les infrastructures, les services en tout genre et les installations publiques. C'est dans cette optique qu'Ottawa-Carleton encourage la mise en place de réseaux de transports et de communications abordables, accessibles et intégrés. De plus, l'expérience démontre dans la zone intra urbaine d'Ottawa que les déplacements se font à 52% en utilisant le transport en commun, la bicyclette ou, la marche (MROC, 1999). Ce comportement de la population est relié au fait que les logements sont plus près des lieux de travail, des commerces et autres services, et que les distances à parcourir sont plus courtes. Le service des transports en commun est régulier et de bonne qualité, et les aires de stationnement ne sont pas toujours faciles à trouver pour les automobilistes.

La SRA de la MROC met l'accent sur l'utilisation de son réseau de transport en commun, et la qualité des moyens de transports conviviaux (marche, cyclisme, transport en commun), tout en réduisant l'utilisation de l'automobile privée. Dans

cette optique, la MROC s'est dotée d'un plan directeur des transports qui prend en compte la croissance de l'emploi, de la population, du logement, la répartition et l'utilisation du sol jusqu'à l'an 2021. Ces objectifs visent à augmenter la proportion des déplacements qui s'effectuent à pied, à bicyclette, et en autobus pendant les heures de pointe, pour réaliser les buts sociaux, économiques et environnementaux de la Région. Les changements à effectuer dans la Région au niveau du transport sont majeurs, et vont s'effectuer dans différents endroits pendant une période de 25 ans. Déjà entre 1992 et 1997 (MROC, 1999), la Municipalité a aménagé près de 90 km de pistes cyclables sur les routes régionales. La Commission de la Capitale Nationale et les municipalités locales ont aménagé plus de 150 km de sentiers récréatifs à l'usage des cyclistes et des piétons. Dans certains endroits, les voies en bordures ont été élargies pour les cyclistes. Actuellement, Ottawa-Carleton offre un service de transport en commun à un nombre important de résidants, un réseau de transport urbain rapide, aménagé sur les principaux couloirs de circulation, et un prolongement des services dans les nouvelles agglomérations situées à l'extérieur de la ceinture de verdure.

Mentionnons aussi que les services de transports en commun comme les autobus d'excursions, les autobus interurbains et les transports ferroviaires satisfont une grande partie de la demande en transport à destination et en provenance d'Ottawa-Carleton. De plus, le taux d'usagers des transports en commun de la Région reste parmi les plus élevés en Amérique du Nord, si on le compare à d'autres municipalités de la même taille. Pourtant, le principal défi des transports publics dans la MROC est de desservir efficacement les déplacements intra-banlieue, lieu où se trouve le principal marché de croissance (environ 80% du nombre total de l'augmentation des déplacements entre 1995 et 2021 – KPMG / IBI Group, p. 2, 1998-). Dans la zone centrale, l'enjeu consiste à augmenter une répartition modale, déjà élevée, du transport public.

Logiquement, le développement des transports et des communications a des effets sur la croissance urbaine. Pierre Merlin<sup>53</sup> nous rappelle que l'adoption d'une politique de transports urbains distincts a des conséquences diverses sur l'aménagement de la ville. Ainsi, une politique d'urbanisme qui privilégie l'habitat individuel et une société qui prône les valeurs individuelles et familiales mettront l'accent sur l'automobile. À l'inverse, une société qui privilégie les valeurs collectives, va favoriser l'habitat collectif et le transport en commun. Au Canada, nous sommes dans une situation intermédiaire. En favorisant le transport en commun, la MROC veut limiter le développement aux points qui lui sont stratégiques (c'est-à-dire à une distance convenable de marche à pied). Cette politique axée sur le transport en commun aura pour conséquences l'augmentation des prix fonciers et de la densité des constructions. En revanche, si Ottawa-Carleton favorise la voiture privée, les prix fonciers et la densité résidentielle vont être plus bas, et l'étalement urbain va se poursuivre.

### ***3.3 La densification dans Ottawa-Carleton.***

Les éléments qui incitent la municipalité à opter pour une politique de densification sont de quatre ordres.

- La maturité des baby boomers qui va transformer le profil de la région : Changements au niveau des besoins en logement, changements au niveau de l'emploi, (croissance ralentie de l'emploi due au vieillissement de la population)<sup>54</sup>.
- L'augmentation du nombre de personnes seules,

---

<sup>53</sup> Pierre Merlin, (1994) : « La croissance urbaine », in Que sais-je ? p 123.

<sup>54</sup> Les estimations démographiques effectuées par Ottawa-Carleton prévoient que d'ici l'an 2021 (MROC, 1995), la population de la Région passera à plus d'un million d'habitants (soit une variation de plus de 38% pour la période comprise entre 1996 et 2021). Cet accroissement de la population se produira surtout au sein du groupe des personnes âgées de 40 ans et plus.

- La taille relativement petite des ménages (diminution du nombre d'enfants par ménage, l'augmentation du nombre de divorces, la croissance du nombre de ménages monoparentaux).
- La décentralisation de l'emploi.

En un mot les changements démographiques et économiques à venir auxquels vient s'ajouter une préoccupation d'envergure qui est de contenir l'étalement urbain.

Dans la région d'Ottawa-Carleton la densification va revêtir différentes formes selon le milieu dans lequel elle va être appliquée. La zone centrale située à l'intérieur de la ceinture de verdure sera caractérisée par une densification résidentielle axée sur l'utilisation des terrains sous utilisés, et le recyclage du stock immobilier existant avec les caractéristiques suivantes :

- Le réaménagement des quartiers existants (redevelopment). Cela consiste à créer dans des secteurs viabilisés et construits, de nouveaux logements sur des terrains sous utilisés et dont les affectations d'origine sont désuètes (Ray Tomalty, 1997)<sup>55</sup>.
- L'aménagement intercalaire (infill apartment), qui se traduit par la construction de nouveaux logements sur des terrains vacants ou sous utilisés situés à l'intérieur des quartiers résidentiels déjà viabilisés. La forme de ces nouveaux logements doit se confondre avec l'environnement physique de tout le quartier. Beaucoup de planificateurs normalisent les parcelles destinées à l'aménagement intercalaire à moins de 2 ha (dans sa stratégie d'aménagement la MROC ne prend pas en compte ce paramètre).

---

<sup>55</sup> Les différentes définitions de cette section sont tirées de l'ouvrage de Ray Tomalty (1997), La métropole compacte : gestion de la croissance et densification à Vancouver, Toronto et Montréal.

- La conversion des logements dans les quartiers exclusivement résidentiels qui tient à augmenter le nombre de ménages à l'intérieur d'une unifamiliale ayant au préalable subi des travaux de rénovation ou la construction d'une annexe.

La densification dans la zone périphérique sera surtout représentée par l'aménagement et le réaménagement de grandes parcelles de terrain. La Municipalité soutient qu'il est possible d'assurer en banlieue une transition entre les différents usages de terrains adjacents dans une optique de compatibilité maximale.

### ***3.4 Précisions sur la densification à Ottawa-Carleton.***

#### **3.4.1 L'entrevue, le déroulement et les difficultés.**

Nous nous sommes rapprochées du bureau de la MROC, (seul vrai organe de prise de décision sur le devenir de la Région), situé sur Lisgar Street dans la ville d'Ottawa, pour comprendre pourquoi Ottawa-Carleton veut intégrer la densification résidentielle dans sa politique d'aménagement urbain, et pour connaître aussi les stratégies qu'ils ont mis en œuvre pour atteindre leur objectif.

Notre approche s'est faite sous la forme d'une entrevue en tête-à-tête réalisée avec une responsable à la gestion de la croissance de la Région à l'endroit de Mme Sylvie Grenier, urbaniste intermédiaire à la MROC. Au départ il s'agissait d'une entrevue téléphonique mais des défaillances techniques nous ont contraints à opter pour un entretien en tête-à-tête. Ce dernier nous a permis de mieux filtrer le message que nous a transmis notre répondante.

L'entrevue était composée des six questions qui suivent :

- 1- Pourquoi la densification est-elle une politique d'aménagement soutenue par la MROC ?
- 2- Combien y a-t-il eu d'initiatives de densification dans Ottawa-Carleton, et quelle était leur envergure ?
- 3- Face à la politique de densification résidentielle, quelles réactions de la communauté vivant à Ottawa-Carleton avez-vous enregistrées ?
- 4- Quelles stratégies avez-vous élaboré pour éviter que la politique de densification de la Municipalité ne s'éloigne des objectifs escomptés ?
- 5- En terme de coûts à combien vous revient le maintien et la mise en place d'infrastructures nécessaires en ville versus en banlieue ?
- 6- Finalement, qui sont les véritables bénéficiaires de la politique de densification résidentielle, la population, la Municipalité, la ville ou la banlieue ?

### **3.4.2 Les résultats de l'entrevue.**

Les résultats de cette entrevue pouvaient être prévisibles. Pour la Municipalité, la densification résidentielle est une politique importante, car elle leur permet, d'une part, de réduire les coûts nécessaires à l'aménagement et au réaménagement d'infrastructures. D'autre part, la densification résidentielle offre à la MROC la possibilité d'accroître son nombre de construction au sol, tout en créant des communautés plus intéressantes et plus vivantes, et aussi parce que c'est une politique qui œuvre pour la protection du milieu naturel. Il existe dans la MROC plusieurs projets de densification ou plutôt d'intensification (dans le sens où on augmente les densités, on développe de nouveaux projets dans des quartiers qui

existent) : repeuplement des centres villes, densification des nouvelles villes périphériques et densification des villes qui existent à l'intérieur de la ceinture de verdure. Ces projets sont adaptés à l'échelle à laquelle ils doivent s'appliquer. Généralement, les projets à petites échelles sont réservés aux quartiers qui sont déjà intégrés dans un réseau urbain, tandis que les projets à grandes échelles regardent surtout les nouveaux quartiers. De toute évidence, l'entrée d'une nouvelle méthode d'aménagement ou d'utilisation du sol soulève auprès de la population quelques craintes, mais qui pour la plupart restent sans fondements, une fois que les résultats du nouvel aménagement apporte un autre cachet au quartier. De plus en plus, les nouveaux projets qui s'insèrent dans les quartiers existants sont très intéressants compte tenu de la demande importante de nouveaux logements à l'intérieur de la ceinture de verdure. Pourtant, la majorité de gros développeurs et promoteurs accordent encore peu d'attention à la zone centrale. Il faut pour ce faire éduquer les développeurs, les promoteurs, les politiciens et la population dans les banlieues, pour qu'ils s'intéressent à la zone de croissance urbaine qui a été réservée, qu'ils y voient des avantages, la possibilité d'offrir une diversité de logements, mais aussi de développer à l'extérieur de la zone de croissance déterminée des projets plus denses c'est-à-dire ayant une moyenne de 44 unités de logements par hectare. Pour mener à bien sa densification résidentielle, la MROC a élaboré plusieurs politiques dans son plan d'aménagement surtout au niveau des transports. L'une de ces politiques tient notamment à respecter le périmètre urbain qu'elle s'est donnée, une autre veut ménager les développeurs (aucune pression ne leur sera faite), et encourager les Municipalités à augmenter leurs densités. En effet, les études comparatives sur les coûts associés au développement dense versus au développement étalé dans Ottawa-Carleton ont démontré qu'il était plus économique pour la Région d'augmenter sa densité résidentielle. L'étude la plus importante et la plus révélatrice, effectuée par la MROC en collaboration avec la SCHL, au nord-ouest de Barrhaven dans la ville de Nepean, rapporte qu'un développement axé sur les principes du nouvel urbanisme en banlieue permet une économie de 11 000 \$

comparativement à un développement plus traditionnel de banlieue<sup>56</sup>. En définitive, tout le monde bénéficierait de la densification résidentielle, autant l'environnement que la population, la ville ou la banlieue.

### **3.4.3 Analyses des résultats de l'entrevue.**

Vraisemblablement, la MROC est confiante vis-à-vis de sa politique de densification, c'est pour cette raison qu'elle ne s'est donnée qu'un seul scénario (réussir sa politique). Aucune alternative n'a été en réalité prévue si la densification résidentielle qu'elle propage n'atteint pas les résultats escomptés.

La Municipalité veut simplement arrêter les maux qui la détruisent tout en respectant ses possibilités budgétaires et la disponibilité de ses ressources naturelles. Elle veut satisfaire les différentes villes qui la composent, mais aussi sa population, les promoteurs immobiliers, les politiciens et tout ceci dans une optique de développement durable, c'est-à-dire de façon à ce que les ressources soient exploitées efficacement. Pourtant, la MROC semble omettre qu'accorder trop de latitude au marché du logement c'est aussi encourager les promoteurs dissidents à développer des aménagements plus vastes et étendus. Toutefois, la MROC reste prudente, elle agit avec beaucoup de tact. En fixant ses objectifs, la Municipalité impose de façon voilée aux régions voisines de se conformer à sa politique, d'encourager la densification résidentielle sur leur territoire respectif. C'est en un sens appliquer la loi « du bâton et de la carotte ».

Dans les faits, seule la MROC tire le plus d'avantages de cette politique qui lui permet une économie d'argent. Il est vrai, l'environnement sera moins menacé en ce qui concerne l'utilisation des sols, mais les risques de pollution atmosphérique ou de destruction de la nature restent les mêmes, dans la mesure où la densification résidentielle ne garantit pas l'adoption ou le choix de terrains retenus (encore plus

---

<sup>56</sup> Voir chap.3, section 3.1.2 de ce document pour plus d'informations.

dispendieux du fait de la densification), par les promoteurs et les bailleurs de fonds.

La population profite de cette politique dans la mesure où il y a une possibilité d'amélioration du rendement des services et leur diversité (santé, transports, écoles, etc.), par contre au niveau de la quantité de sol qui lui est offerte, la population cède une partie de ses avoirs fonciers tout en augmentant sa charge foncière.

Le promoteur immobilier, quant à lui, augmente la quantité de logements à construire, mais réduit le nombre d'extra, dans le logement, qu'il pourrait offrir à ses potentiels acheteurs. De plus, en ce qui concerne l'implantation et l'entretien des infrastructures la ville augmente la part des frais que doit déboursier le promoteur. En effet, l'étude menée par Essiambre-Phillips-Desjardins associates Ltd. dans la ville de Nepean<sup>57</sup> démontre que les promoteurs qui construisent de nouveaux logements, sont chargés de mettre en place un certain nombre d'infrastructures nécessaires à ces aménagements. Ces infrastructures sont entretenues plus tard par la MROC qui en est le propriétaire de droit. Ce sont notamment les routes, les routes collectrices locales, tous les services enfouis sous la terre, ainsi qu'une réservation spéciale d'espaces verts ou une compensation financière (versée par le promoteur à la ville) qui tient lieu de réservation. Au départ, le promoteur doit payer à la ville de Nepean, à la MROC et aux conseils scolaires des droits d'aménagements qui vont lui permettre d'obtenir son permis de construire. Le montant de ces droits constitue une réserve économique qui va permettre à la ville d'améliorer et de développer l'infrastructure régionale nécessaire aux nouveaux lotissements, aux collectivités existantes et aux lotissements futurs<sup>58</sup>.

---

<sup>57</sup> Essiambre-Phillips-Desjardins associates Ltd. & al. (1997), p.18.

<sup>58</sup>Source : idem, p.18.

La ville n'améliore pas pour autant son statut (centre des affaires, zone centrale, etc.), bien au contraire elle se trouve en situation de conflit ou de concurrence avec d'autres nouveaux pôles urbains.

La banlieue est beaucoup plus organisée et son assiette fiscale augmente, par contre elle n'est plus à même de fournir de grandes parcelles de terrains aux propriétaires fonciers, de plus elle risque d'accueillir un nombre trop important de nouveaux arrivants, avec les difficultés que cela peut engendrer.

### ***3.5 Quel avenir pour la densification résidentielle dans Ottawa-Carleton ?***

Pour répondre à cette question nous avons jugé intéressant de rencontrer la population de la MROC à titre exploratoire. Première concernée, celle-ci nous a aidées à anticiper sur les résultats d'une densification résidentielle dans Ottawa-Carleton. Comment cette population perçoit-elle la densification résidentielle ? Quelle est leur stratégie d'appropriation du sol ?

#### **3.5.1 Déroulement et difficultés de l'entretien avec la population.**

L'entretien s'est déroulé sans trop de heurts. Passer en revue l'ensemble de la population de la MROC représente une mission quasi impossible, c'est pourquoi nous nous sommes contentées d'un échantillon prédéfini. L'entretien a été réalisé à l'intérieur de trois villes préalablement sélectionnées, soit la ville d'Ottawa, la Cité de Vanier, et la ville de Kanata. Nous avons opté pour trois techniques d'approches :

- La méthode que nous avons appelé *pêche à la ligne*, dont le principe consistait à s'installer dans un lieu public et à sélectionner au hasard d'éventuels répondants.
- La méthode dite en *boule de neige* (Javeau Claude, 1982), à partir de laquelle nous avons demandé aux enquêtés de nous référer à d'autres personnes.

- La méthode dite *spontanée* (Javeau Claude, 1982), qui consistait à faire du porte-à-porte, jusqu'à ce qu'une tierce personne accepte de répondre à notre questionnaire.

Quelques difficultés au niveau de la connaissance de la langue anglaise écrite nous ont contraints à opter pour une administration directe, c'est-à-dire que le formulaire a été dûment rempli par nos soins, car les questions étaient surtout orales. Toutefois la réticence de certains répondants (surtout les anglophones, et les citadins), tout comme l'âge et le lieu d'habitation du répondant nous imposaient le recours à cette méthode d'administration.

À l'inverse, la plupart des répondants francophones (dans la banlieue particulièrement) nous ouvraient grands leurs portes, et s'empressaient de répondre directement sur le questionnaire. Mais quel que soit le lieu d'habitation, nous avons enregistré des comportements ou des réactions liés essentiellement à l'âge des répondants.

Ainsi, les personnes dont l'âge était compris entre 18 et 39 ans étaient très coopératives, ceux dont la tranche d'âge était comprise entre 40 et 64 ans marquaient une légère réticence, et parfois même une méfiance totale. Chez les personnes dont l'âge aurait été de 65 ans et plus, nous avons observé une bonne coopération, mais une certaine méfiance.

Nous avons contacté une trentaine de ménages, mais seulement 16 ménages ont bien voulu nous apporter leur collaboration. Compte tenu du temps et du budget dont nous disposions, nous ne pouvions nous permettre un échantillon plus grand. Aussi, en nous référant au revenu moyen et à la taille des ménages de chacune des villes retenues, nous nous sommes contentées de personnes représentatives des villes que nous avons sélectionnées.

Nos répondants sont aussi les chefs de ménage ou de famille, aussi est-il arrivé dans certaines réponses, surtout celles concernant les déplacements, que les répondants aient omis de préciser le moyen de transport courant chez les autres membres du ménage. Au niveau des revenus, ils sont approximatifs, car les répondants hésitaient à nous donner cette information, nous supposons qu'ils ont été quelques fois majorés ou alors diminués.

L'entretien était basé sur une série de dix questions (voir annexe 2). Les résultats que nous avons obtenus sont traités en fonction de notre échantillon.

### **3.5.2 La ville d'Ottawa présentation générale.**

Composée d'une population de 323 340 habitants (données de 1996), la ville d'Ottawa a connu depuis 1991 une augmentation de sa population de l'ordre de 3%. Cette augmentation de la population serait surtout liée à l'entrée de nouveaux arrivants en provenance d'autres Régions, d'autres Provinces ou de la banlieue environnante. La population d'Ottawa est composée en majorité de personnes dont l'âge se situe entre 20 et 64 ans. L'âge moyen de la population dans Ottawa est de 37,9 ans. Le taux d'activité y est assez élevé, on compte 64,5 % de travailleurs. Ottawa enregistre un pourcentage de seulement 10,7 % de chômeurs. Le revenu moyen des ménages est de 50 554 \$ par an, pour un revenu moyen des personnes qui s'élève à 28 960 \$. La taille des familles dans Ottawa est petite, elle ne compte que 2,5 personnes. En ce qui concerne l'habitat, Ottawa concentre surtout des appartements (50,69 %) et enregistre un nombre assez important de maisons détachées (33,29 %). Près de 60 % de son stock de logements est loué. Entre 1991 et 1996, Ottawa n'a enregistré que 2,99 % d'ajouts de logements, comment expliquer une variation du taux de construction aussi faible quand on sait qu'Ottawa regorge de sols favorables et disponibles pour la construction ?

### **3.5.3 Observation de terrain dans Ottawa.**

Nous avons utilisé deux méthodes d'approches dans Ottawa, la méthode dite pêche à la ligne et la méthode en boule de neige. Nous nous sommes installées dans des lieux publics interpellant au hasard les passants, à ces derniers nous demandions de nous recommander à d'autres personnes. Nous avons retenu quatre ménages, que nous identifions ici par les inconnus : MO1, MO2, MO3, MO4 (voir annexe 4 pour détails caractéristiques des ménages). Si nous nous en tenons aux données sur le revenu moyen et la taille des ménages, « grosso modo » notre échantillon est représentatif de la ville d'Ottawa.

À cheval sur la rivière Rideau et le canal Rideau (Fig. 20), la ville d'Ottawa, bénéficie du statut particulier de principal centre des affaires, en plus d'être la capitale Nationale du Canada. Dans l'ensemble, Ottawa est une ville de densité moyenne (44 unités / ha net), dans laquelle on trouve les trois types de densification résidentielle (fig.21, 22 et 23). Toutefois, en dépit de sa moyenne densification, Ottawa enregistre le plus fort taux de densité résidentielle de toute la MROC. Seule la zone dite centrale présente des caractéristiques d'une ville de forte densité résidentielle, si nous nous en tenons à la proximité et à l'ampleur des bâtiments construits (fig. 21). Plus on s'éloigne de cette zone centrale, et plus la ville se dé-densifie graduellement, les constructions au sol sont plus éloignées et de moindre hauteur (fig. 22).

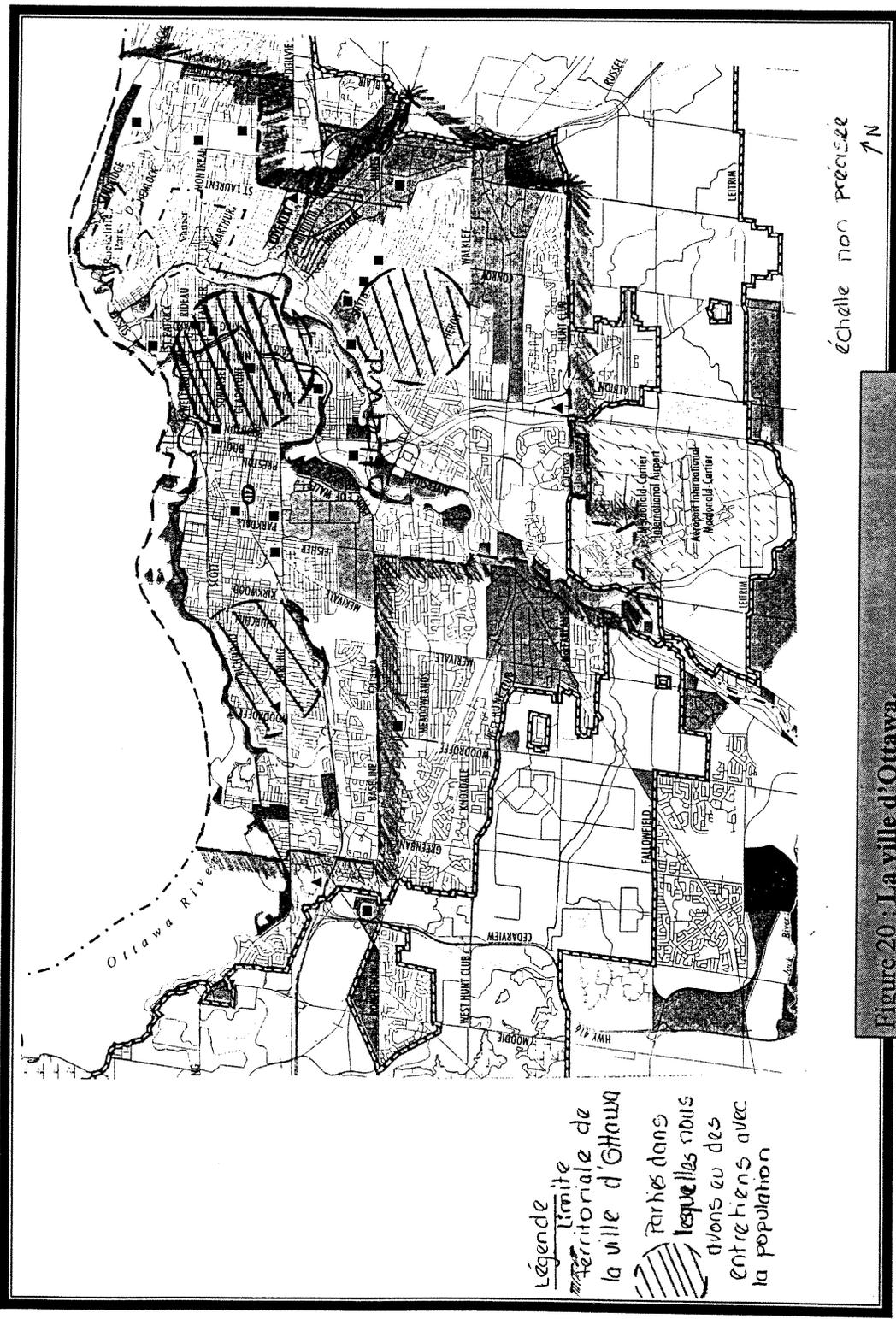


Figure 20 : La ville d'Ottawa.

Source : MROC, 1999

**HIGH DENSITY**

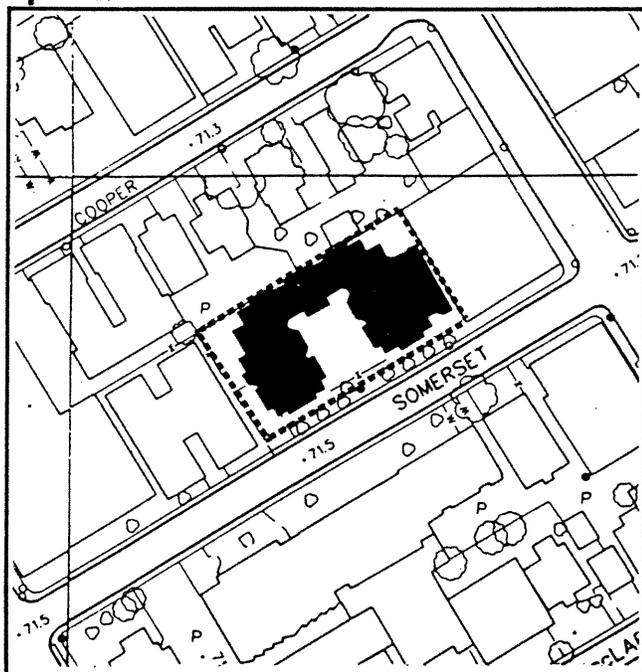
Centretown, Ottawa - Mid-rise Apt.

Units/Hectare 215.0

Units/Acre 87.4



↑N 1:2000

Net Site Area: 2,087.0 m<sup>2</sup> / 0.515 acres

Site Frontage: 60.83 m / 199.6 ft.

Site Depth: 34.31 m / 112.6 ft.

No. of Units: 45

No. of Stories: 5

Lot Coverage: 50.4 %

Remarks:

Apartment condominium with underground parking. Site planning, building form and architectural detailing consistent with context, reduce impact of high density development. High level of local off-site amenities. Underground parking.

1980's construction.

**Figure 21 . Exemple de forte densification résidentielle dans Ottawa.**

Source: MROC, 1995.

**MEDIUM DENSITY**

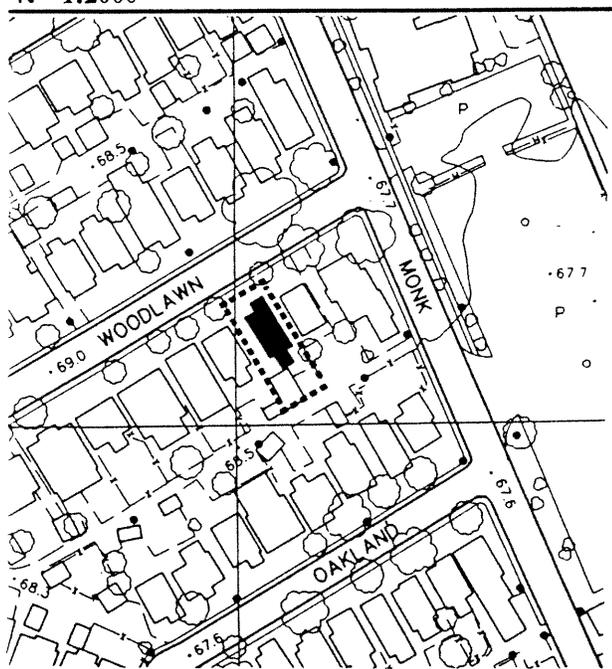
Ottawa South - Converted Single

Units/Hectare 80.7

Units/Acre 32.7



N 1:2000

Net Site Area: 371.6 m<sup>2</sup> / 4,000 ft.<sup>2</sup>

Site Frontage: 12.2 m / 40.0 ft.

Site Depth: 30.48 m / 100.0 ft.

No. of Units: 3

No. of Stories: 3

Lot Coverage: 30.1%

Remarks:

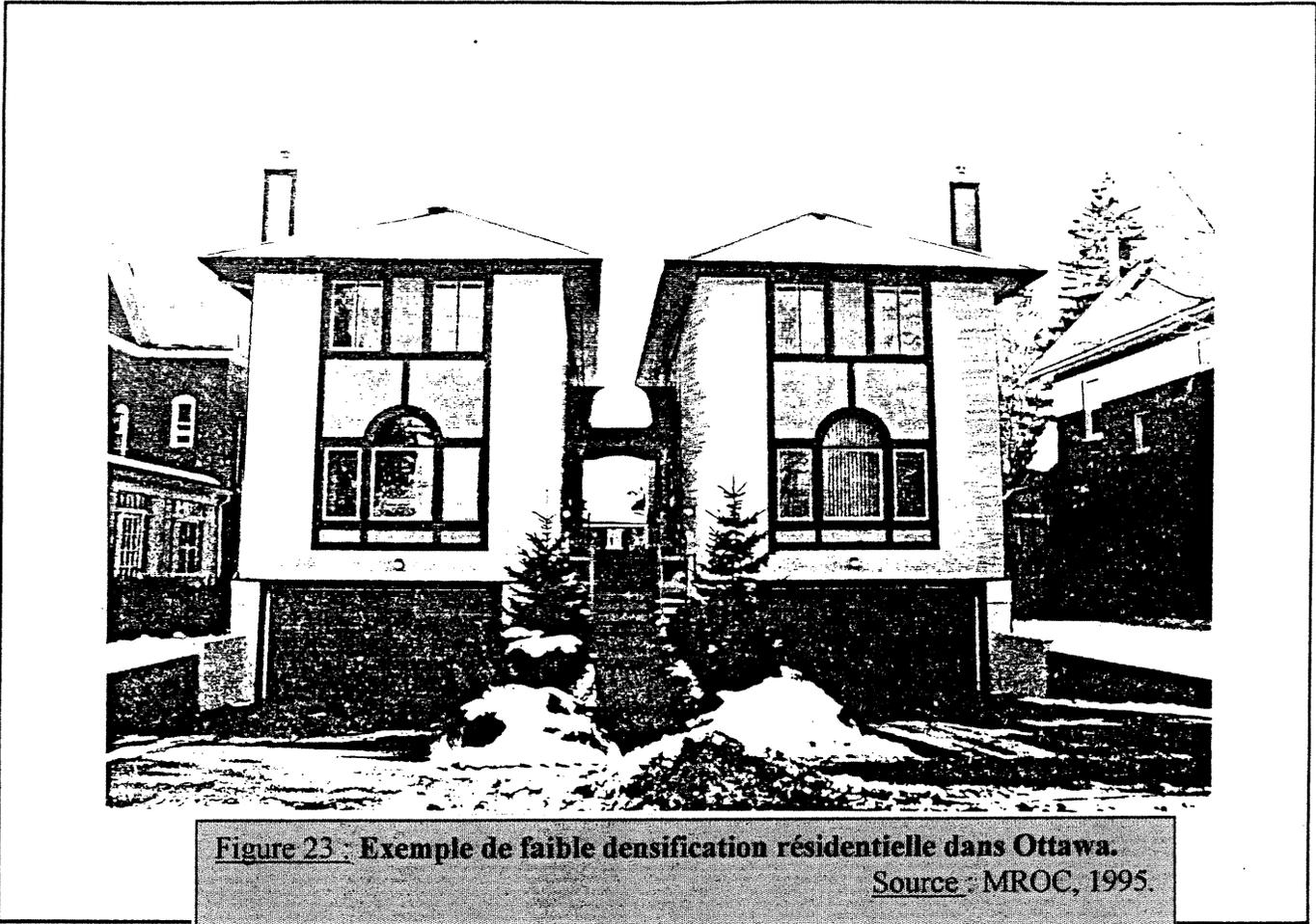
While identical to single family home on right, the house on left has been converted to 3 apartments. Only minimal on-site outdoor amenity space. Urban location close to canal provides easy pedestrian, bicycle, and public transit access to amenities and services. Narrow public lane at rear provides access to 3 car garage. Early 1900's construction.

**Figure 22. Exemple de densification résidentielle moyenne dans Ottawa.**

Source: MROC, 1995.

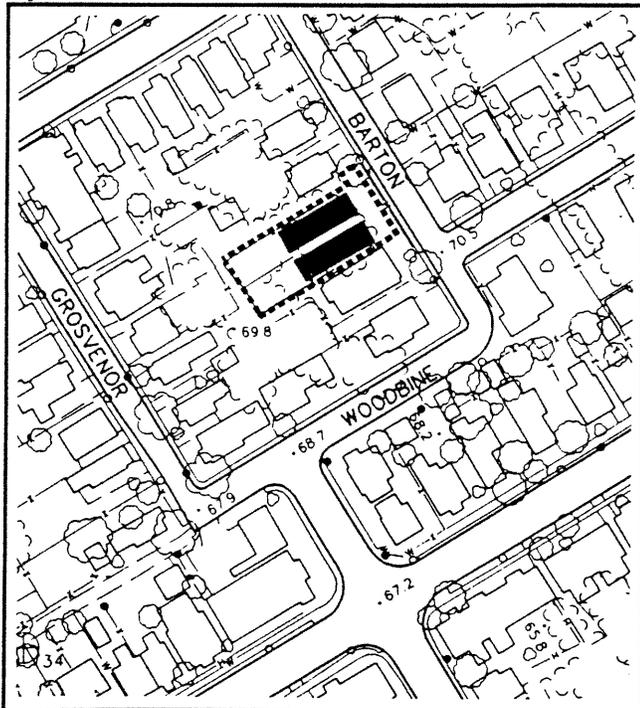
**LOW DENSITY**  
Ottawa South - Semi-Detached

Units/Hectare **29.0**  
Units/Acre **11.8**



**Figure 23 : Exemple de faible densification résidentielle dans Ottawa.**  
Source : MROC, 1995.

↑N 1:2000



Net Site Area: 688.3 m<sup>2</sup> / 7,409.2 ft.<sup>2</sup>  
 Site Frontage: 20.4 m / 67.0 ft.  
 Site Depth: 37.6 m / 123.5 ft.  
 No. of Units: 2  
 No. of Stories: 2  
 Lot Coverage: 36.3%

Remarks:  
 Small infill development set in established prewar neighbourhood. Two storey scale and massing of local detached housing maintained. Nearby canal amenity and pedestrian access to services. 2 car garage with ramped driveway allows for two visitor spaces.  
 1980's construction.

Notre échantillon sur Ottawa nous apprend que les ménages que nous avons rencontrés apprécient les avantages du centre ville. Ce n'est pas tant, la proximité résidentielle, que l'ampleur ou le volume des bâtiments qui les préoccupent. Bien au contraire, la diversité et la proximité des usages et du bâti facilitent leurs déplacements et la recherche en logement. La moitié des ménages de notre enquête a toujours vécu dans Ottawa, l'autre moitié arrive de la banlieue voisine. Ces derniers ménages ont immigré vers Ottawa, car au fil des ans leurs besoins ont évolué. La maturité du ménage a encouragé cette population venue d'ailleurs à embrasser la zone centrale, lieu où viennent s'établir les jeunes qui goûtent pour la première fois à leur autonomie, et quelques personnes d'âge mûr en retraite. Il va sans dire que la concentration des Universités dans Ottawa attire les étudiants vers la zone centrale. Deux des quatre ménages rencontrés (MO1 et MO4) possèdent chacun un membre qui travaille à temps plein et qui étudie à temps partiel.

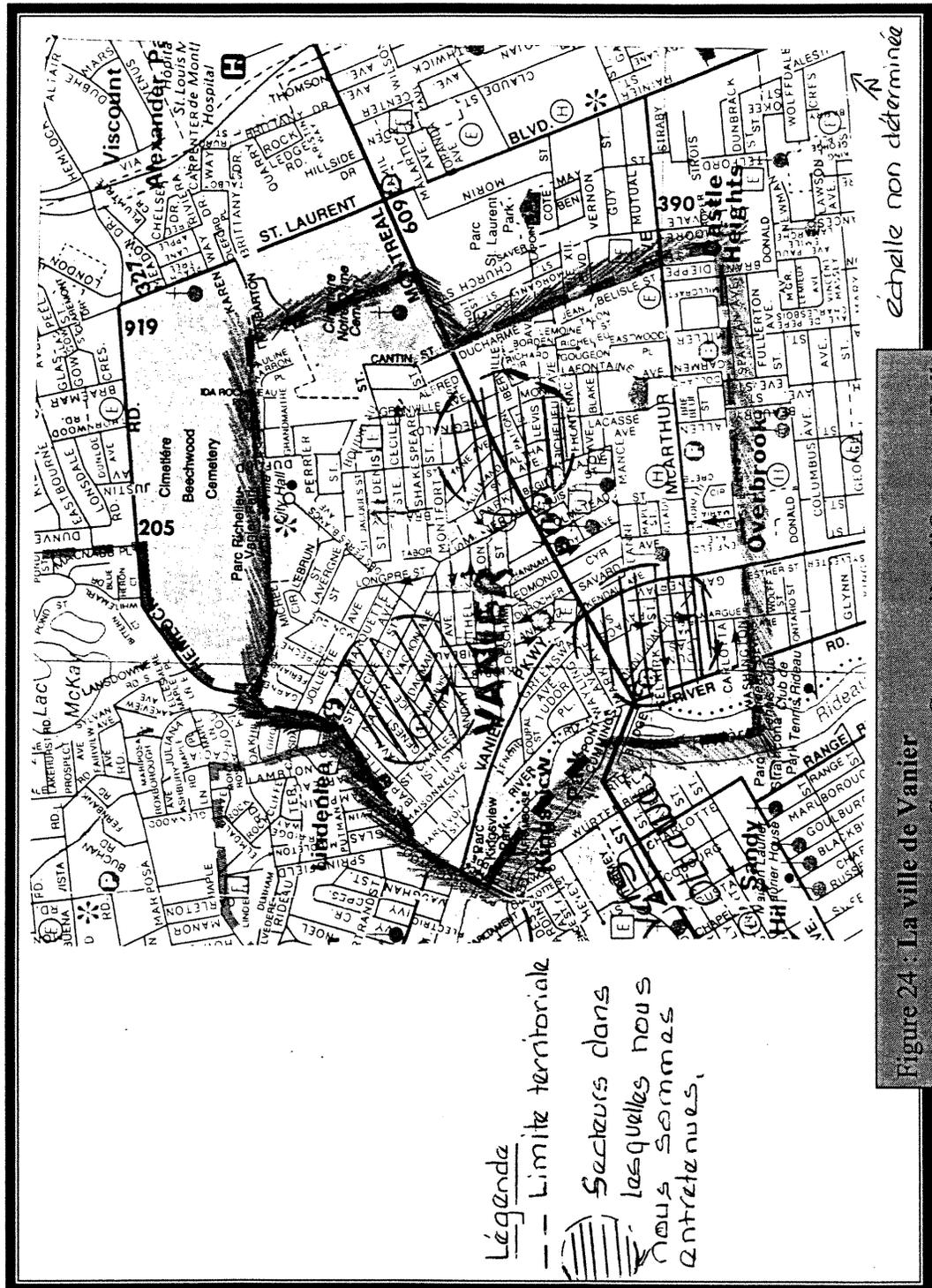
D'après notre échantillon, les ménages s'orientent vers Ottawa dans la mesure où cette dernière les rapproche de leur principale occupation ou besoin (emploi, étude, santé), et leur offre différents moyens de locomotion.

En fonction de notre échantillon sur Ottawa, nous pouvons conclure que cette population est apte à accepter la densification résidentielle, même si elle ne comprend pas vraiment le sens de cette politique d'aménagement. Les ménages de notre échantillon veulent demeurer dans le centre ville. Toutefois, lorsqu'un choix d'emplacement ou d'habitation, avec l'unifamiliale comme modèle d'aménagement, leur est offert, ils optent pour la banlieue. Cette attitude est lié à l'idée, nous semble-t-il, que bon nombre de personnes se font encore de la banlieue, et que la banlieue traditionnelle a longtemps défendu. « Qui dit banlieue, dit d'abord jardin privé et maison individuelle ». Les ménages de notre échantillon perçoivent mal la banlieue dense.

D'une manière générale, nous pensons que la densification résidentielle dans Ottawa va se faire sans heurts et qu'elle pourrait connaître un succès. Mais pour cela, faudrait-il encore que les nouveaux développements immobiliers demeurent abordables et donc accessibles à tous. Il faudrait aussi que ces développements futurs s'insèrent bien dans le paysage urbain de la ville d'Ottawa et qu'ils offrent les commodités recherchées par la population (facilité de déplacements, services adéquats, emplois, commerces de proximité, etc.).

#### **3.5.4 Présentation générale de la ville de Vanier.**

Vanier est une petite banlieue située à l'intérieur de la ceinture de verdure. Vanier se trouve dans le périmètre urbain de la ville d'Ottawa (fig 24) et enregistre seulement une population de 17 247 habitants (données de 1996). De 1991 à 1996, Vanier a perdu 5 % de sa population. L'âge moyen de la population de Vanier est de 38,2 ans. À la différence d'Ottawa et de Kanata, Vanier possède le plus haut taux de personnes de 64 ans et plus (23,68 % pour seulement 15,39 % à Ottawa et à peine 5 % à Kanata). C'est ce qui justifie son taux d'activité de 4,5 % plus bas que celui d'Ottawa et de 18,7 % moins élevé que celui de Kanata. Le taux de chômage dans Vanier demeure le plus élevé des trois villes que nous avons retenues (14,2 %, plus du double que celui de Kanata). Vanier enregistre le plus bas profil socio-économique de toute la MROC. On parle de 35 110 \$ de revenu moyen par ménage, pour seulement 21 839 \$ de revenu moyen par personne. La taille des familles avoisine les 3 personnes pour les familles en couple ou en union libre. En ce qui concerne l'habitat, Vanier possède un nombre important d'appartements (64,89 % pour 18,29 % de maison jumelée). Entre 1991 et 1996, Vanier a perdu 2,78 % de son stock de logements.



### **3.5.5 Observation de terrain dans Vanier.**

Dans Vanier, nous avons procédé par la méthode spontanée. Nous avons fait du porte-à-porte. Notre objectif était de nous entretenir avec des ménages situés dans des zones de faible densité. Nous avons supposé que ce sont ces ménages-là qui seraient réticents relativement à une politique visant à augmenter la densité résidentielle. Vanier a été la première ville que nous avons enquêté. Nous n'avons pu nous entretenir qu'avec trois ménages identifiés comme suit : MV1, MV2, et MV3.

Vanier est une banlieue satellite qui se trouve à l'intérieur de la ville d'Ottawa. Par rapport à l'image de la banlieue traditionnelle, Vanier possède un grand nombre d'immeubles à appartements (fig. 25), mais cela ne fait pas d'elle une banlieue dense. En effet, à côté de ces immeubles à appartements, une multitude de logements unifamiliaux (fig. 26) se dressent, construites à des distances éloignées les unes des autres. De plus, nous avons relevé dans les zones résidentielles strictes une absence totale de mixité des usages. Dans l'ensemble, les immeubles à appartements de Vanier se trouvent sur « Montréal Road », axe principal qui relie Vanier à Ottawa (fig. 24), et l'intérieur de la ville concentre surtout des maisons familiales détachées. Les logements que l'on retrouve dans Vanier arborent une image architecturale de style ancien (fig. 26 et 27), par l'utilisation de matériaux de construction (bois, pierre, petites briques rouges). À première vue, la ville revêt l'image d'une ville en déclin ou en difficulté économique qui se perçoit dans l'état extérieur des bâtiments, et les annonces répétées de vente de logements par les propriétaires fonciers (fig. 27).



**Figure 25 : Immeuble à appartements dans Vanier**  
Source : Annie Ampouwet Periny, 1999.



**Figure 26 : Un modèle d'unifamiliale dans Vanier.**  
Source : Annie Ampouwet Periny, 1999.



Figure 27 : **Bungalow familial dans Vanier**, (plusieurs d'entre eux sont en vente dans la ville).

Source : Annie Ampouwet Periny, 1999.

Dans l'ensemble, si nous retenons les critères liés à la taille des familles et au revenu, « grosso modo » notre échantillon est représentatif de la cité de Vanier. Vanier accueille surtout des ménages qui se sont installés là depuis plus d'une génération (2 sur 3 des ménages de notre échantillon, MV1 et MV2, demeurent depuis plus de 20 ans dans Vanier). Sa population possède l'un des plus bas revenus de la MROC, c'est une population homogène composée essentiellement de francophones (données de 1996). Les charges foncières associées au logement dans Vanier, tout comme son emplacement par rapport à la zone centrale, encouragent les ménages à revenu précaire à s'y installer (le cas de notre ménage monoparental). Ces derniers peuvent ainsi goûter aux joies de la propriété privée, sans vraiment subir les contraintes liées aux déplacements. Des lignes d'autobus directes facilitent les déplacements des usagers du transport en commun qui vivent dans Vanier.

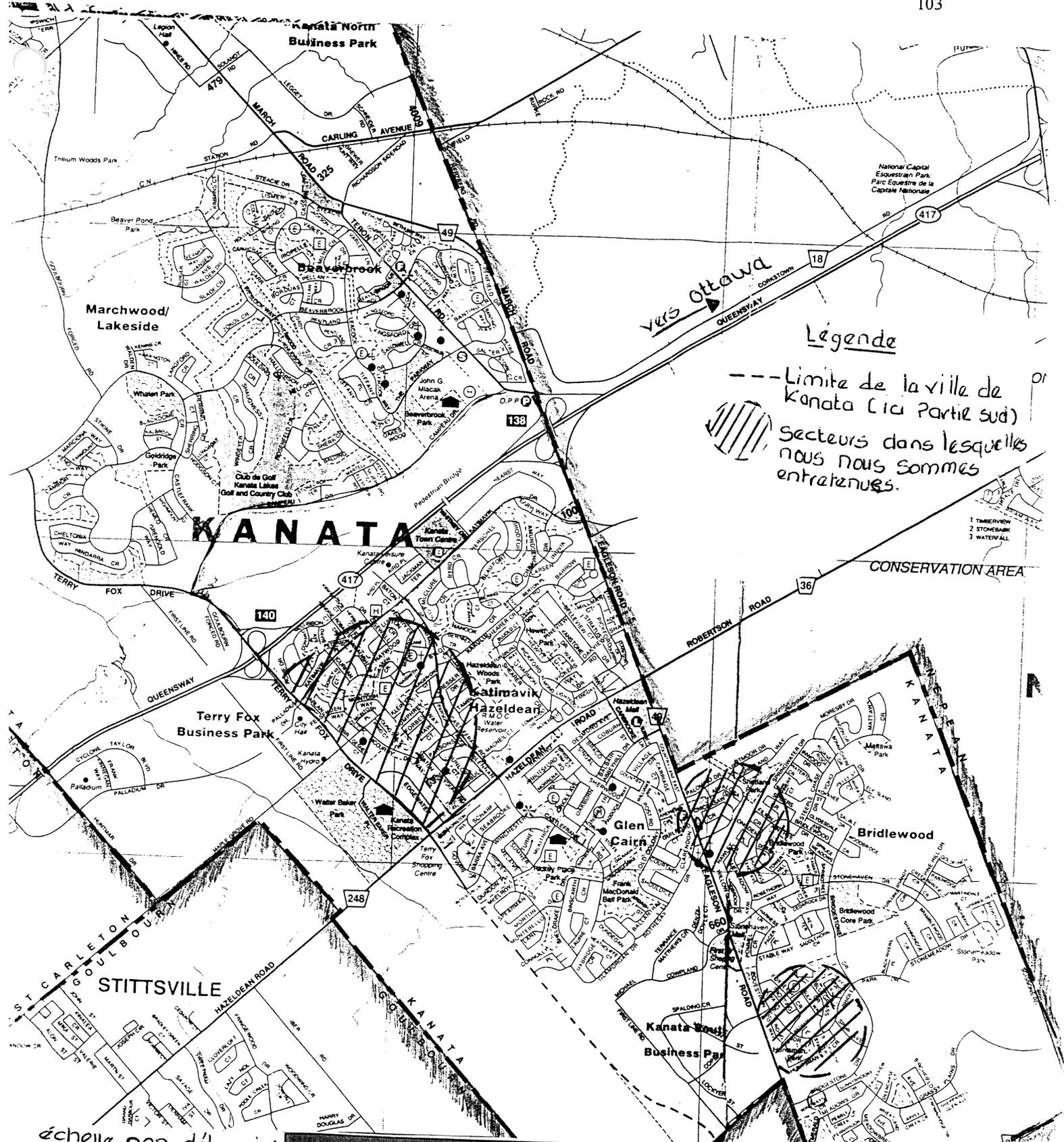
L'ensemble de nos ménages, comparé aux ménages rencontrés dans Ottawa, est très peu mobile, soit à cause du bas âge de leurs enfants ou soit à cause de l'âge avancé des responsables du ménage. Étant mal renseignés sur la notion de densification résidentielle (d'abord assimilée au bruit, à la délinquance, et à l'insécurité), ces ménages sont moins aptes à l'accepter.

Les ménages de notre échantillon veulent promouvoir l'individualisme, une société portée sur la famille uniquement. Cela se justifie par leur préférence au niveau résidentiel qui est portée uniquement vers l'unifamilial quel que soit le lieu de localisation. Ces ménages refusent assidûment le changement, car elles se plaisent à l'environnement semi-campagnard de Vanier.

Pour conclure, nous craignons que le processus de densification résidentielle en cours dans la Municipalité ne se heurte aux préjugés, liés à la crainte des propriétaires de logements familiaux, de perdre leur tranquillité de vie.

### **3.5.6 Description générale de la ville de Kanata.**

Kanata est une banlieue située à proximité de Nepean (fig 28). Seules l'autoroute 417 et l'avenue Carling permet de se rendre dans Kanata. La ligne régulière d'autobus numéro 97 à une fréquence de 10 minutes relie la zone centrale à Kanata et vice-versa. La population de Kanata est de 47 909 habitants. En 5 ans, depuis 1991, Kanata a connu une croissance de sa population de l'ordre de 2,83 %. Kanata est composée d'une population jeune dont l'âge moyen est d'à peine 31,1 ans. Le taux d'activité dans Kanata dépasse celui de Vanier ou d'Ottawa, on parle de 78,7 % de travailleurs. Seulement 6,2 % de la population en âge de travailler ont été recensés comme chômeurs. Le revenu moyen des ménages reste le plus élevé des trois villes que nous avons sélectionnées, il est de 78 385 \$ pour un revenu moyen par personnes qui se situent aux alentours des 36 500 \$ par an. La taille des familles de Kanata est plus grande que celles des familles d'Ottawa ou de Vanier. Ainsi, on compte en moyenne par famille dans Kanata, 3,3 personnes. En ce qui concerne l'habitat, Kanata est surtout composé de maisons individuelles non attenantes (63,96 %, pour seulement 5,85 % d'appartements). Entre 1991 et 1996, le stock de logements disponibles dans Kanata a connu une variation de 31,91 %. Ce chiffre traduit énormément l'attrait des promoteurs immobiliers et des développeurs pour la nouvelle banlieue.



Légende

--- Limite de la ville de Kanata (la partie sud)

 secteurs dans lesquels nous nous sommes entretenus.

- 1 TIMBERVIEW
- 2 STONEBARK
- 3 WATERFALL

échelle non déterminée

**Figure 28 - La ville de Kanata**  
 Source - Carte routière d'Ottawa et Hill  
 Allmaps Canada Ltd



### **3.5.7 Observation de terrain dans Kanata.**

Dans Kanata, nous avons utilisé la méthode spontanée. Kanata a été la dernière ville que nous avons enquêté. Comme les statistiques nous ont révélé la présence d'appartements dans Kanata, nous avons tenu à y rencontrer au moins un ménage. Finalement, cinq ménages ont été interviewés dans Kanata. Ils se répartissent et sont identifiés comme suit : 3 ménages à 4 personnes (MK1, MK2, MK3), un ménage à 5 personnes (MK4), et un ménage d'une personne (MK5).

Kanata demeure la banlieue de faible densité résidentielle par excellence. Sur le terrain, nous n'avons recensé qu'un immeuble à appartements situé aux abords de la grande rue Eagleson (fig. 29). Quelques projets de densification résidentielle sont en cours et visent plutôt la construction de logements rapprochés les uns des autres (fig. 30). C'est dans la région de Bridlewood que nous avons relevé une grande quantité de projets immobiliers sensibles à l'introduction d'une densification résidentielle. C'est aussi dans Bridlewood que nous avons relevé l'unique projet d'introduction de coopératives d'habitations (le village Lao, fig. 12), qui est un moyen efficace et minutieux pour véhiculer une politique fortement contestée par les banlieusards. Toutefois, la mixité des usages dans Kanata fait encore défaut.

En retenant les mêmes critères de représentativité que les villes d'Ottawa et de Vanier, à savoir la taille des familles et le revenu du ménage, nous pouvons dire que notre échantillon est représentatif de la ville de Kanata, avec de légers écarts. Dans la ville de Kanata, la population est très peu mobile, 4 ménages sur 5 de notre échantillon ont deux jeunes enfants (MK1, MK2, MK3, MK4). Notre entretien nous révèle que ces ménages se sont rapprochés de leur lieu de travail, pour eux la relation domicile/emploi véhicule leur choix en matière de lieu d'habitation.



Figure 29 : Immeuble à appartements dans Kanata.  
Source : Annie Ampouwet Periny, 1999



Figure 30 : **Maisons de ville en construction**, (vue arrière, l'avant de ce projet nous était impossible d'accès)

Source : Annie Ampouwet Periny, 1999.

Kanata est une nouvelle ville, une ville jeune en plein essor économique et urbain, elle pourrait très bien aider à propager la densification à l'intérieur des différentes banlieues de la Région puisqu'elle est en pleine construction. Les ménages de notre échantillon sont très peu renseignés sur la politique de densification résidentielle que veut initier Ottawa-Carleton. En effet, nous avons relevé un peu de suspicion dans les visages et les messages de nos répondants par rapport à la densification résidentielle. L'expression « no more crowding » nous est revenue à maintes reprises. Peut-être craignent-ils de perdre leurs jardins privés, la tranquillité à laquelle ils aspiraient tant ? Comportement un peu justifié face à une politique qui leur semble encore trop floue. Une fois que le voile de l'incertitude sera levé sur la densification, la population de Kanata pourrait l'adopter.

Dans l'ensemble nous pensons que le succès de la densification résidentielle dans Kanata est conditionné à l'information de la population sur cette politique d'aménagement urbain. Le devoir de la ville consiste à organiser des assemblés d'informations et de consultations publiques dans lesquelles la primordialité d'une politique de densification résidentielle dans la MROC serait mise de l'avant.

### ***3.6 Conclusion du troisième chapitre.***

Il nous apparaît que la MROC reste favorable à l'étalement urbain à la condition que chaque banlieue développe indépendamment de la zone urbaine centrale son propre pôle urbain. Cette tendance devrait permettre de créer un équilibre dans la relation habitat versus emploi, si l'implantation de services efficaces (équipements publics, commerces, transports en commun) est prévue. En effet, le manque d'autonomie des banlieues fragilise le budget de la ville centrale qui connaît, comparativement aux banlieues éloignées, une faible croissance démographique. De même, ce manque d'autonomie constitue un frein au renforcement et à la préservation du dynamisme de la zone centrale comme lieu économique.

Même si la densification résidentielle a fait ses preuves ici et là de par le monde occidental, elle soulève encore moult controverses dans Ottawa-Carleton. Son application se fait timidement avec beaucoup d'hésitations et de prudence. L'appliquer dans la ville d'Ottawa ressort du possible, mais l'étendre à la banlieue devient presque une illusion si nous nous en tenons à notre enquête auprès de la population d'Ottawa-Carleton. Les stéréotypes liés à la banlieue et fixés par elle-même (comme l'unifamiliale de superficie importante qui offre un jardin privé d'envergure ou la référence au calme, à la tranquillité, à la sécurité), sont bien ancrés dans l'esprit des gens, si bien que ces derniers refusent encore aujourd'hui de l'associer à la forte densité.

Un élément favorable pour introduire la densification résidentielle dans la banlieue de la MROC consiste à défendre le point de vue selon lequel la banlieue traditionnelle ne correspond plus au profil de la famille moderne actuelle. Autrefois dans la Région, la taille moyenne de la famille était d'environ 7 personnes, aujourd'hui elle n'atteint plus qu'une moyenne de 3 personnes par

famille. La croissance de la population dans Ottawa-Carleton nous apprend que la taille de la famille pourrait encore décroître au courant des prochaines décennies.

Un autre élément consiste à prendre conscience du statut actuel de la banlieue. À l'origine lieu de résidence, la banlieue est aujourd'hui un lieu d'activités économiques où pullulent des emplois divers. Or, pour beaucoup de ménages de la Région, la proximité du lieu de travail par rapport au lieu de résidence est très importante. Quelles politiques adopter pour loger la vague de jeunes travailleurs des emplois localisés en banlieue ?

Le travail de la Municipalité devrait consister à informer sa population sur sa politique d'aménagement et à éduquer ses développeurs. Pour ce faire, elle devra user de stratégies qui vont lui permettre d'atteindre les objectifs qu'elle s'est fixés.

Toutefois, le succès de la politique de densification de la MROC est fortement relié à la prise en compte des besoins des familles de la Municipalité. L'enquête Hurtubise (citée par Marbek Resources Consultants Ltd. 1991, p.7 à 8), effectuée sur la ville de Montréal a démontré que « Les familles qui achètent un logement en ville désirent les qualités d'une maison unifamiliale dans un cadre de haute densité », c'est-à-dire deux étages, un patio, une terrasse, l'accès à une cours de préférence privée, de grands espaces intérieurs. De plus, cette enquête a relevé chez les familles une préférence pour les rues peu fréquentées offrant des espaces verts. Mais aussi une faiblesse pour la proximité (par rapport aux habitations) des zones de jeux sécuritaires, des garderies et la facilité d'accès aux services, aux transports et aux magasins.

*« The lack of any form of intensification is a symptom that a city or a neighbourhood is in decline »  
Philippa Campsie, 1995.*

## **Chapitre 4 La densification résidentielle en question**

### ***4.1 Densification résidentielle et développement durable***

Le rapport principal de la SCHL (Engin Isin et Ray Tomalty, 1993), comme la plupart des documents qui traitent de la densification résidentielle, relèvent trois préoccupations principales associées à cette politique d'aménagement urbain :

- Les préoccupations d'ordre social
- Les préoccupations d'ordre économique
- Les préoccupations d'ordre environnemental.

Aux fins de ce document, nous empruntons la même démarche. À la section concernant les préoccupations d'ordre économiques, nous nous intéresserons particulièrement à l'aspect relatif à la réduction des coûts publics. La densification résidentielle permet-elle de réduire les coûts publics ?

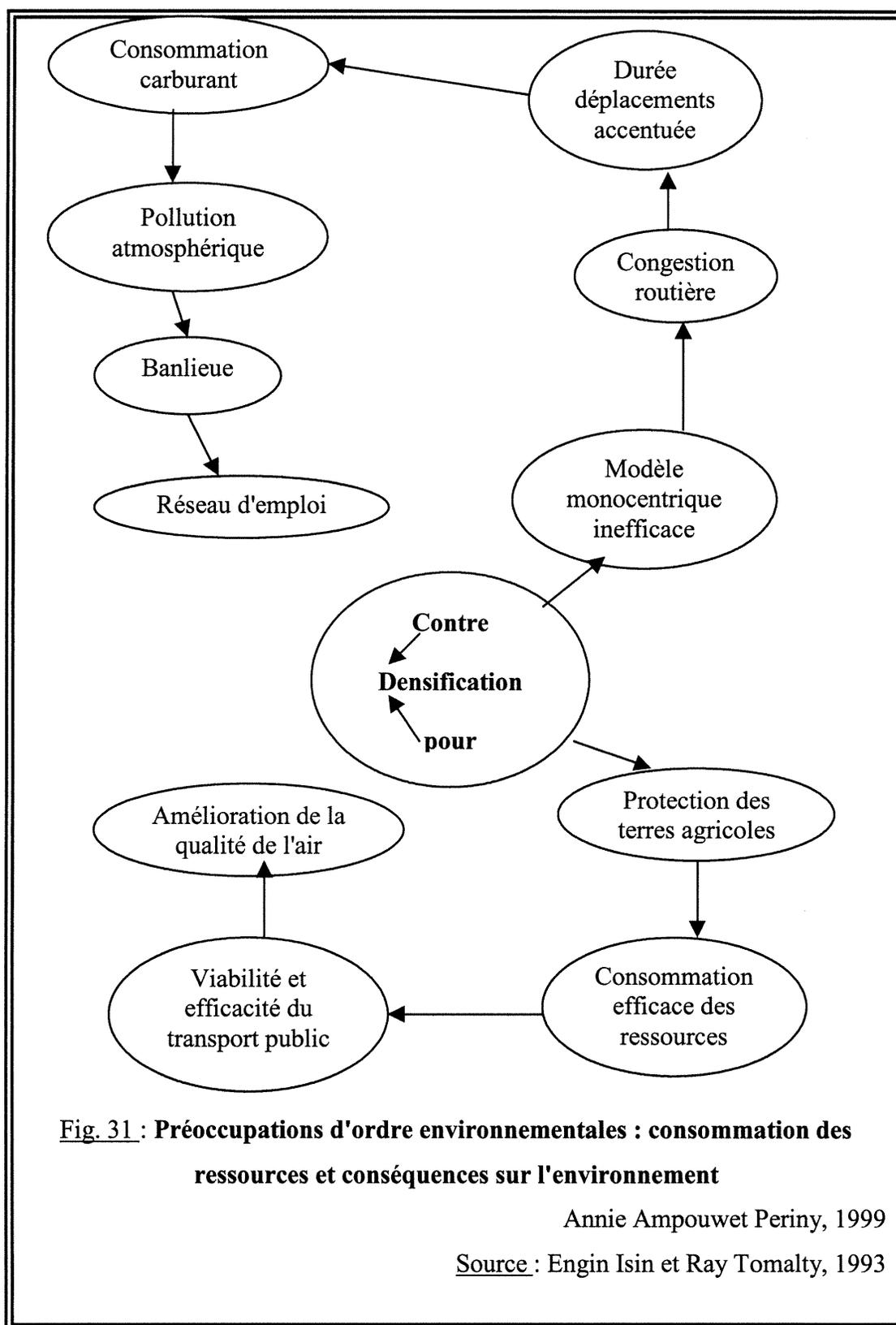
#### **4.1.1 Du point de vue environnemental**

Dans le contexte d'Ottawa-Carleton, la densification résidentielle s'applique autant dans les vieux quartiers que dans les nouveaux ensembles immobiliers. D'abord, la MROC favorise l'utilisation de terrains centraux et adopte une politique visant à réutiliser les bâtiments détériorés (adaptive reuse). Cette dernière permet d'orienter la construction de logements neufs sur des terrains à l'origine non résidentiels et qui peuvent servir à la construction de logements. Avec l'adoption de ces deux politiques d'aménagement, Ottawa-Carleton pourrait réduire l'utilisation de ses terrains ruraux et protégerait de cette façon les sols vulnérables de la Région. Ces deux méthodes sont durables puisqu'elles consistent à recycler des sols et des bâtiments, ainsi comme le dit l'adage « Rien ne se perd, mais tout se transforme ».

Ensuite, la Municipalité veut transformer les secteurs résidentiels ou non de faible densité (centraux et périphériques), en secteurs résidentiels plus denses. Cette politique devrait avoir des conséquences positives sur la rentabilité des services existants. Elle permettrait aussi à la MROC d'intégrer, au sein de la banlieue, la diversité des usages du sol tout en encourageant l'établissement des communautés cosmopolites. En même temps, en augmentant sa densité, Ottawa-Carleton pourrait offrir un plus grand nombre de logements accessibles à tous. Enfin, la MROC tient à réaménager les terrains centraux existants, de façon à réutiliser les sols qui sont sous ou mal exploités.

Nous pouvons après ce bilan affirmer que la densification est une politique soucieuse de l'environnement. Cette politique se soucie de l'héritage à léguer aux générations futures, elle ne tolère pas le gaspillage (consommation respectueuse de la capacité des ressources à se régénérer), consomme peu (utilisation plus planifiée du sol) et offre beaucoup (diversité en matière de logements, rentabilité des services, maintien de la recette fiscale dans la zone centrale). Autant d'avantages qui soulèveraient la réaction des partisans de l'étalement urbain. Pour ces derniers, une communauté dense serait encline à la congestion routière et par conséquent la durée des déplacements serait accentuée. Cela aurait pour effet d'augmenter les risques de pollution atmosphérique. L'étalement urbain serait donc la conséquence directe d'un développement trop dense.

La figure 31 est un modèle simplifié qui montre la position des auteurs sur les préoccupations environnementales de la densification résidentielle.



Pour notre part, les arguments contre la densification à la différence de ceux qui lui sont en faveur, sont portés sur des exagérations de cette politique. En effet, densifier un secteur précis ne consiste pas à augmenter la quantité de construction au sol ou d'habitants sur une surface donnée au point que les conditions de vie dans ledit secteur deviennent impossibles. Dans le cas de la MROC spécialement son objectif n'est pas de densifier fortement sa région, mais bien d'utiliser efficacement son sol, de contrôler la croissance urbaine sans pour autant outrepasser les capacités de la zone de croissance que la Municipalité s'est donnée. Cependant, en augmentant les densités des nouvelles constructions dans Ottawa-Carleton, où va-t-elle aller puiser l'énergie nécessaire aux nouveaux arrivants ? En effet, les chutes Chaudières qui initialement fournissaient de l'électricité aux résidents ne produisent plus que moins de 1 % de la pointe de charge de la Région<sup>59</sup>. Or nous apprenons que la population d'Ottawa-Carleton, tout comme celle du Canada en général, est une grande consommatrice d'énergie comme le mentionnent les données qui suivent : La consommation de 68 000 habitants vivant dans la MROC équivaut à celle de 1,4 Million d'Allemands ; 2 Millions de Suisse ; 4 Millions de Yougoslaves ; 6 millions de Mexicains ou 36 Millions d'Indiens.

#### **4.1.2 Du point de vue économique**

La densification résidentielle engendre de nouveaux coûts liés à la capacité d'infrastructures existantes et aux besoins d'infrastructures standard de santé (Alexander E. K & Reed D. K, 1988). En effet, si densifier un quartier vient augmenter le nombre de personnes vivant dans ledit quartier. L'effet de levier sera la diminution de la qualité des infrastructures qui existent, si ces dernières fonctionnent à capacité, à cause de l'accroissement trop rapide du nombre d'utilisateurs. Il en est ainsi du réseau de distribution d'eau en passant par les

---

<sup>59</sup> MROC (1992), Sur la trace de nos pas, p. 18.

décharges d'égouts, le réseau viaire, les écoles, les hôpitaux, etc. Mais comme la densification résidentielle ne rime pas forcément avec la densification de la population, nous pouvons supposer que la capacité des infrastructures existantes reste stable. Toutefois, le besoin en infrastructures nouvelles demeure à mesure que des changements s'opèrent dans l'évolution ou la croissance de la population, et parce que la population est beaucoup plus diversifiée. De toute évidence, une croissance de la population plus élevée que l'année en cours va provoquer un besoin de nouveaux services parce que la structure de la population et leur distribution spatiale vont être différentes. Il s'ensuit alors une inadéquation des infrastructures existantes par rapport à la quantité et au type de population à desservir s'il n'y a ni ajout, ni augmentation, ni adaptation des services.

Logiquement si le nombre d'utilisateurs d'autobus dans Ottawa augmente, par exemple, par rapport à la quantité d'utilisateurs actuels, le prix du titre de transport pourrait baisser. Par contre, si l'inverse se produit, c'est-à-dire que le nombre d'usagers de l'autobus décroît, le prix du titre de transport pourrait augmenter. On obéit ici à la loi de l'offre et de la demande. Toutefois, la densification a au moins l'avantage d'éviter la répétition des services existants et leur facilité d'acquisition ailleurs.

En ce qui concerne les coûts publics, au Québec, les dépenses de viabilisation dans l'ensemble des coûts de développement des projets sont en général des coûts publics qui sont assumés par les corporations municipales. Ces dépenses sont financées par des emprunts obligataires et payés à l'aide d'une contribution fiscale foncière (Achour & Divay, 1985). Dans ce contexte, les dépenses de viabilisation incluent les équipements relatifs aux égouts sanitaires et pluviaux, aux aqueducs, à la voirie et parfois à l'éclairage public. L'installation de ces nouvelles infrastructures nécessite la proximité d'équipements déjà existants, notamment les réseaux d'arrivées d'eau, les décharges d'égouts, les rues et les boulevards donnant accès au réseau routier principal, auxquels les nouveaux équipements vont

se greffer. Ottawa-Carleton est sous la tutelle d'une administration municipale à deux paliers : la MROC et onze administrations locales incluant la ville de Nepean. La MROC est notamment responsable, des transports publics, de la gestion de la construction, de la conception et du maintien du réseau routier (routes et ponts essentiellement), du transitway<sup>60</sup>, et de la planification régionale. La municipalité assure aussi la gestion des déchets solides, le traitement des eaux usées, le réseau de distribution d'eau, l'administration, les services sociaux et de santé et s'occupent de la mise en place et du maintien des égouts collecteurs séparatifs. La ville de Nepean, comme les autres villes, s'occupe, quant à elle, de la gestion des routes, des routes collectrices et artères secondaires locales, de la protection contre les incendies, de la protection policière, des égouts collecteurs locaux, de l'administration, mais aussi de la gestion des égouts privés et des eaux pluviales, des parcs et des installations de loisirs, et des bibliothèques<sup>61</sup>.

Les seules sources de revenu de la municipalité et de la ville de Nepean proviennent essentiellement des taxes foncières municipales, des paiements de transfert des gouvernements Fédéral et Provincial, et des droits d'utilisation et d'aménagement payés par les promoteurs privés. Or la MROC fait remarquer :

« Les coûts de construction des routes, des égouts et des conduites d'eau destinés aux locaux servant aux nouveaux emplois et aux nouveaux logements prévus pour 2011 sont beaucoup plus importants que les niveaux de dépenses actuelles »<sup>62</sup>.

Cela revient à dire que les prochains développements résidentiels doivent être mieux planifiés que ceux actuels, et doivent se faire à proximité des infrastructures existantes. Augmenter, les dépenses dans le contexte d'Ottawa-Carleton est une éventualité qui s'éloigne de la réalité économique à laquelle la Région fait face si elle veut satisfaire la demande en services divers, efficaces.

---

<sup>60</sup> Service de transport construit par Ottawa-Carleton et exploité par OC Transpo (compagnie des transports en commun)

<sup>61</sup> Essiambre-Phillips-Desjardins Associates Ltd. & al (1997), p18.

<sup>62</sup> MROC (1995), p5.

*a) La densification et la réduction de coûts publics et des coûts privés indirects.*

En 1995, la MROC en conjonction avec la SCHL fait une étude sur les coûts d'infrastructures de deux développements différents (développement traditionnel et développement mixte ou alterné basé sur le principe du nouvel urbanisme) en banlieue.

Le site choisi est situé à proximité du transitway et correspond au secteur nord-ouest de Barrhaven dans la ville de Nepean. Il est délimité par trois artères principales (Fallowfield Road, Cedarview Road et Greenban Road, voir annexe 6), et un chemin de fer. Il s'agit d'un vieux quartier entièrement construit qui offre 22 000 logements et abrite 66 000 personnes, majoritairement jeunes. Le secteur est assez grand, il constitue un réseau d'emplois (750 emplois dont 56 % sont des emplois de bureau) et concentre quelques services (écoles primaires, cinéma, transport en commun, etc.). L'utilisation commerciale est limitée le long des artères principales et à la périphérie<sup>63</sup>.

L'étude consistait à analyser les coûts publics et les coûts privés associés à chacun des développements. On parle ici de coûts à long terme associés au cycle de vie des infrastructures et des services communautaires<sup>64</sup>. Les coûts privés (ceux du promoteur immobilier) et les coûts publics (assumés par la municipalité, les commissions hydroélectriques et les conseils scolaires) sont bien identifiés. Les résultats de cette étude nous indiquent que le développement alterné permet d'épargner près de 11 000 \$ de plus que le développement traditionnel, par unité de logements construite (voir annexe 6).

Dans tous les chapitres, utilisation du sol, nombre d'unités de logements produits,

---

<sup>63</sup> Les renseignements fournis ici nous proviennent du document de Essiambre-Phillips-Desjardins Associates Ltd. & al. (1997).

<sup>64</sup> Il s'agit de coûts initiaux pour la mise en place, le remplacement, l'exploitation et l'entretien des

population, densité résidentielle et dimension des routes, le développement traditionnel s'est avéré nul en ce qui concerne la réduction des coûts publics (implantation, remplacement, coûts d'opération et de maintien des infrastructures) à long terme.

Le tableau ci-dessous essaie de résumer l'étude comparative de la MROC et de la SCHL.

---

équipements et services sur une période de 75 ans.

<i>Plan traditionnel</i>	<i>Plan alterné</i>
<i>Configuration des rues : rues curvilignes (croissants, boucles en P, cul-de-sac, etc.). Rues locales larges.</i>	<i>Grille des rues modifiée (en damier). Réduction de la largeur des rues locales.</i>
<i>Faible densité résidentielle (21,1 unités/ha net).</i>	<i>Densité résidentielle moyenne (43,3 unités / ha net).</i>
<i>Forme urbaine « étalée ». Dimension des terrains standard<sup>65</sup>.</i>	<i>Forme urbaine plus compacte. Dimension des terrains réduite.</i>
<i>Homogénéité en matière de logements et séparation des usages urbains.</i>	<i>Diversité du logement et mixité des usages urbains.</i>
<i>Formes des îlots urbains mal définies. Quartier mal défini.</i>	<i>Formes des îlots urbains bien désignées (îlots en forme de I, de T..) ; Quartier clairement défini.</i>
<i>Emphase sur l'automobile privée.</i>	<i>Emphase sur l'utilisation des transports durables (marche, cyclisme, autobus...).</i>

**Tableau II : Caractéristiques de types d'aménagements en banlieue.**

Annie Ampouwet Periny, 1999.

Au regard de ce tableau, et de l'énoncé qui précède, nous constatons que l'aménagement dense et compact encourage la préservation des sols, épargne de l'argent, tout en offrant une latitude de choix en matière de logement, ce qui permet donc de loger une population plus diversifiée.

<sup>65</sup> À Ottawa-Carleton les dimensions sont les suivantes :

- Façade d'un terrain ordinaire de maison individuelle, 10,7 m à 15,2 m.
- Profondeur, environ 30 m.
- Marge de recul de la cour avant, 6 m.
- Marge de recul de la cour arrière, 7 m.
- Largeur des rues locales, 20 m. (Essiambre & al, p2).

Le nouveau plan appliqué dans la partie Nord ouest de Barrhaven nous montre que le quartier est mieux identifié, mieux structuré, il possède une zone centrale verte ou alors des parcs de quartiers. De plus, en réduisant le périmètre alloué à une unifamiliale et les droits de passage, le plan alterné offre plus de logements détachés que ne le permet le modèle traditionnel, et augmente la quantité de trottoirs permettant de cette façon une meilleure mobilité aux piétons. Au chapitre des coûts (tant publics que privés dans une proportion de 40 % et 60 % respectivement), les coûts totaux relatifs à la mise en place des infrastructures dans le plan traditionnel s'élèvent à 34 619 \$ par logement dans le secteur résidentiel, et 319 \$ par m<sup>2</sup> dans le secteur non résidentiel. Dans le nouveau plan, ces coûts sont nettement moins élevés et représentent une économie de 15 % par logement, soit un montant de 5 151 \$, et 70 % par m<sup>2</sup> soit l'équivalent de 223 \$. Cela permet au promoteur d'économiser 3 041 \$, et à la MROC d'épargner un montant de 2 110 \$<sup>66</sup> (voir annexe 4 pour complément).

Un an plus tard, en automne 1996, la MROC a retenu les services de la Cumming Cockburn Ltd pour préparer une étude des coûts locaux et des coûts de transport relatifs à l'expansion future de la région. Ces coûts sont représentés par la croissance de l'unité locale reliée aux coûts associés au développement future. Il s'agit de coûts anticipés. Il ressort de cette étude qu'en général, les coûts d'infrastructures locales sont plus élevés pour les développements résidentiels situés à l'extérieur de la ceinture de verdure. Dans la zone urbaine Ouest, ces coûts sont encore plus élevés compte tenu du fait que la ville de Kanata tient à participer à la mise en place des routes locales et collectrices secondaires. À l'intérieur de la ceinture de verdure, les coûts par unité de logements additionnels sont moins élevés que ceux des vieilles banlieues Sud et Ouest. Par contre, l'ajout d'une unité de logements dans l'Est de la Région ou dans la ville de Leitrim (sud de la région) permet d'économiser entre 100 \$ à 400 \$ (annexe 7). Ainsi, augmenter la densité

résidentielle en augmentant la quantité du stock de logements disponibles (construction de logements neufs) à l'intérieur de la ceinture de verdure n'est pas le meilleur moyen pour réduire les coûts d'investissements publics et privés. Par contre en augmentant la quantité de logements disponibles à l'intérieur des banlieues Est les coûts d'investissement publics sont revus à la baisse. Toutefois, la construction d'infrastructures nécessaires à cette addition de logements oriente les nouveaux développements résidentiels vers les zones situées à l'intérieur de la ceinture de verdure, là où les terrains sont déjà viabilisés.

« In general the per unit local cost of infrastructure is somewhat greater for development outside of the greenbelt. A contributing factor in this trend is the cost of stormwater quality treatment that is provided for in the outlying areas (and included in costs in their development charge by laws) and in general not accounted for inside the greenbelt<sup>67</sup> ».

Il existe une relation entre les coûts d'infrastructures et la densité résidentielle (la fig. 32 illustre le pour et le contre selon certains auteurs). Les adeptes du développement compact, dense et planifié insistent sur la minimisation des coûts publics et des nuisances urbaines qu'engendre ce type d'aménagement, et considèrent que l'étalement et la faible densité sont générateurs de coûts publics supplémentaires. Pour ceux qui sont en faveur du développement « étalé », l'aménagement moins dense réduit les coûts municipaux d'infrastructures, mais également, le niveau de services de viabilisation : à très faible densité, on peut se dispenser d'égouts pluviaux, de bordures de rues, de trottoirs (comme c'est le cas dans la ville de Kanata où le trottoir n'existe que sur un côté de la rue), et même d'égouts sanitaires. Par ailleurs, les résidences installées sur des lots de grandes surfaces génèrent des revenus fiscaux plus importants. Le rapport coût/revenu encourage l'existence de lots plus grands ce qui vient justifier l'utilisation de normes élevées de lotissement et du zonage sélectif déterminé par le niveau des revenus des résidents. Ainsi, l'ampleur des coûts publics est sensible à la forme

---

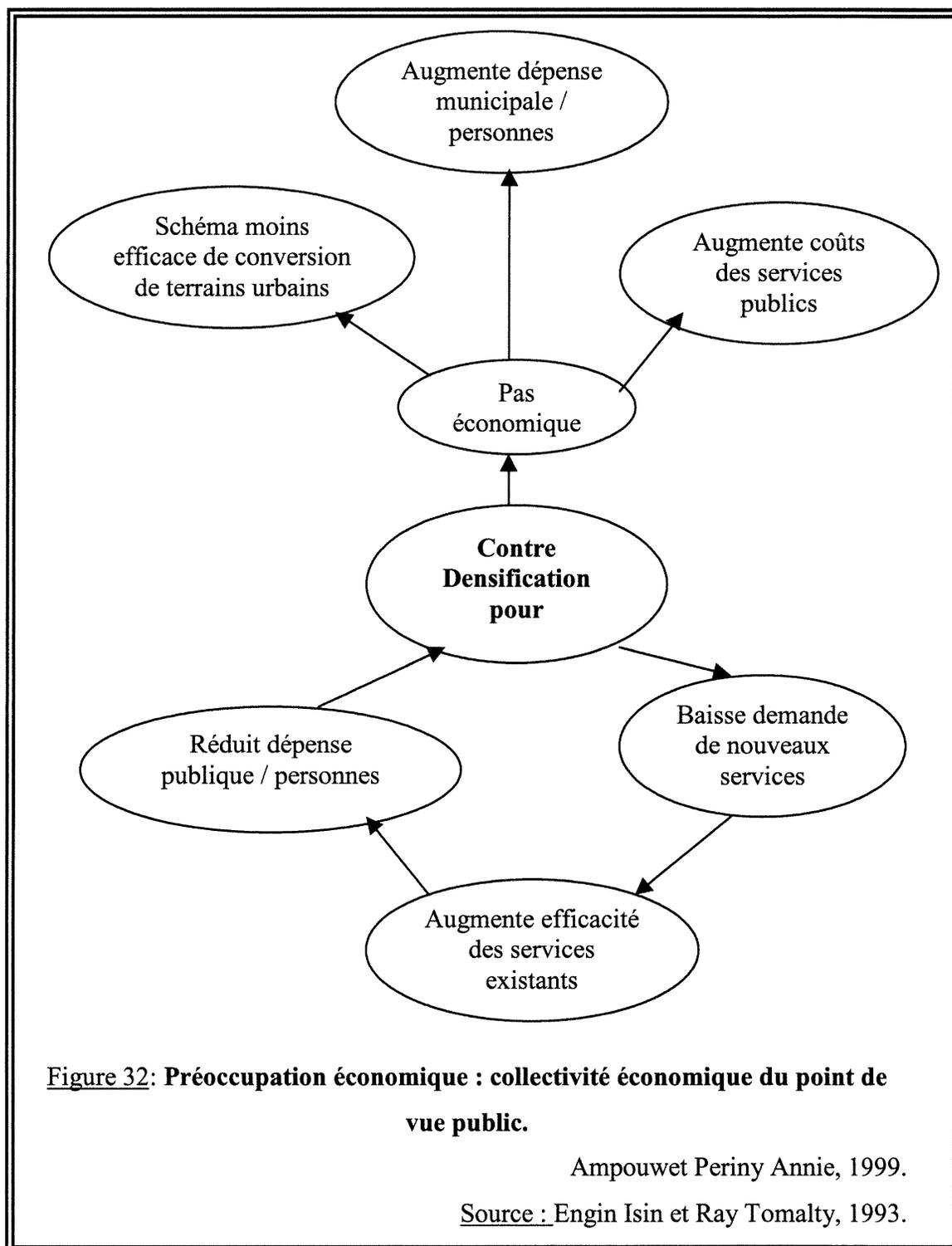
<sup>66</sup> Essiambre-Phillips-Desjardins Associates Ltd. & al (1997), p29.

<sup>67</sup> Ottawa-Carleton (1997), Local urban infrastructure cost assessment study, p 8.

urbaine. Ces divergences de points de vue peuvent se résumer en deux grandes approches :

- L'approche dite technique qui considère que la minimisation des coûts des réseaux est fonction de la géométrie des équipements de réseau (aqueducs, égouts, voirie) et par les normes techniques qui précisent leur qualité. On peut donc diminuer les coûts en réduisant la surface des lots, en augmentant la longueur des îlots résidentiels et en réduisant les normes techniques qui régissent les dimensions des tuyaux, le nombre de regards d'égout ou encore la largeur des rues et des trottoirs.
- L'approche économique qui procède à une comptabilité complète des coûts de développements résidentiels réels ou simulés. Cette approche fait varier de façon simultanée les variables telles, la densité, la distance par rapport au réseau qui existe, le niveau d'équipement, le type d'habitat ou de municipalité (Achour et Divay, 1985).

Au-delà des coûts privés relatifs à la construction de résidences, l'extension du parc de logements a des effets sur l'ensemble de l'appareil étatique dispensateur de services publics. En d'autres termes, l'étalement urbain impute des coûts non pas seulement à celui qui choisi de « s'étaler », mais aussi à l'ensemble de la collectivité. Ce qui équivaut à dire que le comportement isolé d'une personne est couronné d'effets externes ou d'externalités affectant toute une collectivité.



### 4.1.3 Du point de vue social

L'argument qui veut que le développement compact contribue à développer un sens communautaire très élevé remonte à la fin des années 1920 avec Benton Mackaye (cité par Ray Tomalty, 1997), qui concluait que l'étalement urbain allait à l'encontre des besoins psychologiques des habitants. Pour lui, la banlieue correspondait à cet environnement désordonné qui n'avait aucune intégrité et aucun ordre naturel. Cet argument va se poursuivre au courant des années 1960, pour contester le concept de la cité-jardin conçue par Ebenezer Howard (cité par Ray Tomalty, 1997). Dix ans plus tard, les auteurs vont se pencher sur une préoccupation nouvelle d'ordre racial. Aux USA, la banlieue devient le refuge des blancs de classe moyenne qui lui prêtent la qualité *d'environnement par excellence qui permet l'épanouissement intellectuel* (lieu d'éducation pour les enfants et d'emploi pour les parents). Aujourd'hui, la préoccupation sociale quant à la banlieue consiste à déclarer que la cellule familiale a évolué. Le modèle familial d'après guerre « femme au foyer, époux au travail » est révolu. Le revenu de la famille vient des deux conjoints, et la taille de la famille est nettement plus petite<sup>68</sup>.

Il est vrai, l'aménagement compact suscite un sens communautaire profond. Les sociétés traditionnelles africaines, qui s'organisent autour d'un pilier central situé à des distances convenables de marche, illustrent bien cet argument. Alors que les sociétés africaines modernes installées dans des logements beaucoup plus grands et plus éloignés les uns des autres, et du centre déterminé, développent le sentiment du « pas dans ma cour » en s'enfermant, en s'isolant du voisin. En Europe, plus précisément en France, la banlieue (qui est dense) reste le lieu de prédilection des minorités ethniques et le lieu de formation des gangs accentuant le sentiment d'insécurité caractéristique des banlieues françaises<sup>69</sup>. En Amérique du

---

<sup>68</sup> Ray Tomalty, 1997.

<sup>69</sup> Il est important de bien mesurer la notion de sécurité. Elle évoque ici, les dangers d'accidents, la délinquance juvénile, les risques de se faire voler, ou abuser, etc.

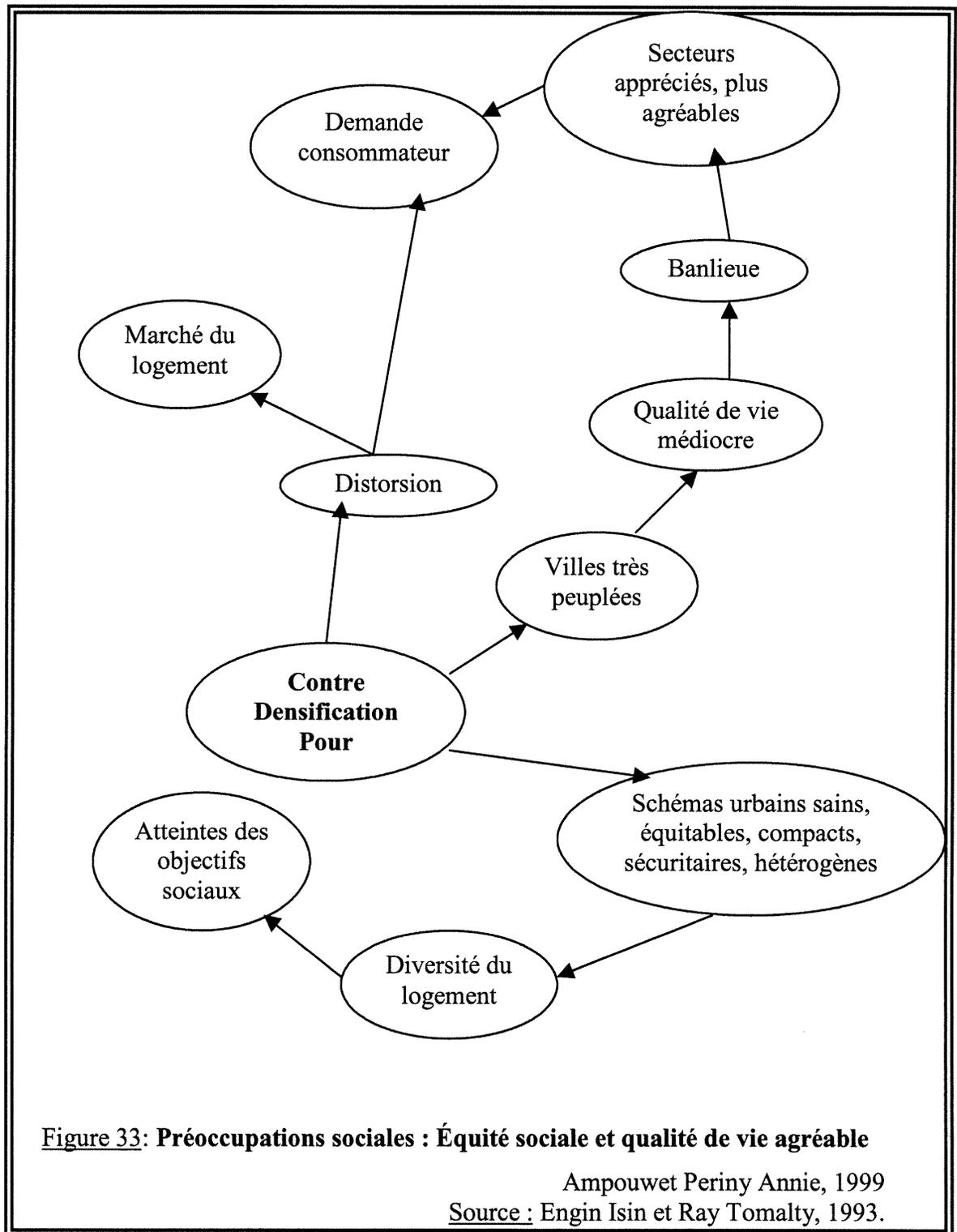
Nord, le phénomène est tout autre, la banlieue est surtout le lieu qui concentre des personnes au statut social élevé.

Le développement des écovilles et écovillages des dernières années nous renseigne également sur le sens communautaire que l'aménagement compact et dense permet d'entretenir. Même si le fondement des écovilles est basé sur une entente mutuelle de personnes qui y vivent et qui partagent une même aspiration. À l'exemple de ces collectivités, il y a les coopératives d'habitation qui se développent à partir d'un sentiment communautaire.

Le problème des villes trop denses est qu'elles sont à l'origine les berceaux de stress et d'anxiété permanente. L'exemple de la ville de Paris, avec près de 20 500 hab./km<sup>2</sup> dans la zone centrale, qui recense des taux de stress quotidien non négligeable est intéressant (Vincent Fouchier et Pierre Merlin, 1994, p. 25 et 26). En même temps, le contexte économique, culturel et le statut social de la population jouent un rôle prépondérant. La ville de Calcutta, celle de Mexico ou encore celle de Tokyo, qui enregistrent aussi des densités (hab./km<sup>2</sup>) importantes, connaissent des problèmes différents, pauvreté, pollution atmosphérique (Vincent Fouchier et Pierre Merlin, 1994, p. 25 et 26).

En outre, la densification permet d'éviter la formation de ghetto économique, ethnique, etc. dans la mesure où elle favorise l'hétérogénéité ou le brassage des groupes.

La figure 33 essaie de résumer le dilemme qui existe entre certains auteurs sur la densification résidentielle du point de vue social.



#### ***4.2 Densification et arrêt de l'étalement***

Il est difficile d'affirmer pour le cas d'Ottawa-Carleton que la densification contribue à l'arrêt de l'étalement urbain. En effet, un des paramètres importants aujourd'hui qui pourrait venir entraver cela consiste au fait que la banlieue actuelle a subi un regain de transformations. La banlieue est aujourd'hui aussi, un lieu de travail et non seulement un lieu de résidence, qui accueille chaque jour une population importante tant rurale qu'urbaine. Ainsi, même en supposant un retour prochain des banlieusards au centre ville, le problème des déplacements inter et intra banlieues reste entier.

Dans Ottawa-Carleton (MROC, 1995), il s'avère que la grande majorité de la population de l'est de la région travaille au centre ville, ce qui implique de longs déplacements quotidiens vers la ville centrale. Par contre, la population de l'ouest de la région est moins dépendante des emplois du centre ville. La Municipalité (MROC, 1995) précise que la zone urbaine Ouest reste aussi celle où se concentre les emplois à forte composante technologique, or la tendance des grandes entreprises technologiques consiste à se concentrer géographiquement, aussi la région de l'Ouest va surtout connaître une augmentation des emplois liés à la technologie plutôt qu'un autre type d'emploi. Ce qui va augmenter le nombre de déplacements vers la banlieue Ouest et peut-être même entraîner une migration de la population vers l'Ouest. Déjà la MROC estime que « pour chaque résident de Kanata travaillant dans les zones centrales et intra urbaines, on compte trois résidents d'Orléans » (MROC, 1995). Les autres banlieues (Est et Sud) ne connaîtront pas vraiment une augmentation d'emploi et vont toujours enregistrer une proportion égale à celle actuelle du nombre de déplacements pendulaires quotidiens.

Une entrave de moindre ampleur à la densification c'est aussi l'entreprise à domicile et le télétravail, car, si elle réduit les déplacements, elle augmente la

probabilité d'étalement urbain. En 1992, la MROC<sup>70</sup> estimait à 8 % la proportion totale des travailleurs à domicile à plein temps. Aujourd'hui, Ottawa-Carleton enregistre une moyenne du travail à domicile égale à 25 % dans les ménages et cette tendance pourrait s'accroître au courant des prochaines années. Avec le perfectionnement de la technologie, le temps accordé aux déplacements, le lieu de résidence par rapport au lieu de travail vont être de moins en moins des contraintes. De plus, avec les nouveaux modes de vie (télé-achat, commande par ordinateur, par télécopieur ou par téléphone), beaucoup de ménages ne perçoivent déjà plus la distance réelle entre le lieu de résidence et les différents usages ou commodités qui leurs sont nécessaires.

Si nous partons de l'hypothèse que les ménages possédant des jeunes enfants choisissent le plus souvent la banlieue pour élever leurs progénitures, parce que la banlieue offre des logements plus grands, de moindres coûts, combinées à des impôts fonciers moins élevés que ceux de la ville centre, la probabilité que la banlieue devienne moins attrayante au courant des prochaines décennies est faible. À cet effet, la MROC<sup>71</sup> affirme que, ajoutée à l'abordabilité du logement à la périphérie par rapport au centre, une grande partie de la population approche l'âge de la retraite<sup>72</sup>, et que cette dernière pourrait préférer la périphérie à une région plus centrale.

Un autre élément qui serait une contrainte à la densification comme solution durable capable de freiner l'étalement urbain reste l'offre importante de terrains en banlieue que l'on peut acquérir à moindres coûts. Ces terrains facilement exploitables contribuent à la dispersion de l'emploi et du même coup à l'éloignement de la population. Comme le précise la MROC : « les emplois seront

---

<sup>70</sup> MROC (1995).

<sup>71</sup> MROC (1996), Les tendances économiques et leurs incidences sur Ottawa-Carleton.

<sup>72</sup> Les estimations démographiques effectuées par la MROC révèlent que le nombre de personnes de 45 ans et plus va s'accroître presque des deux tiers, cela est dû au vieillissement des baby boomers.

de plus en plus dispersés dans des endroits à faible densité démographique auxquels on ne peut accéder facilement qu'avec une voiture »<sup>73</sup>

La MROC (1992) note que près de 60 % de sa population totale se rendent au travail en voiture, mais note par contre que les résidents du cœur d'Ottawa marchent, utilisent la bicyclette, empruntent l'autobus plus fréquemment que les résidents de la banlieue. De même, cette population utilise moins leur voiture parce qu'ils sont proches d'une multitude d'emplois, de logements et de commerces. De toute évidence, le développement de collectivités compactes et denses en banlieue va encourager l'utilisation de moyens de transports durables, puisque les différents usages du sol vont être rapprochés.

---

<sup>73</sup>MROC (1996), p. 4.

### ***4.3 Conclusion du quatrième chapitre.***

La densification résidentielle est une politique qui offre de nombreuses solutions avantageuses pour la MROC (tant sur le plan environnemental que sociologique ou économique). Bien entendu, ces avantages ne font pas toujours l'unanimité auprès des chercheurs, mais de toute évidence, la densification sait ravir tous les partis. Autant, le bailleur de fonds, que les politiciens, la population, la ville, la banlieue, la MROC et l'environnement, tirent un minimum de profit de cette politique.

Les détracteurs de la densification résidentielle lui trouvent de nombreux inconvénients, mais leurs arguments sont souvent portés sur des exagérations qui sont peu ou mal soutenues, et non sur la réalité des faits.

En ce qui concerne le développement durable, la densification épouse bien le concept de durabilité. Nous avons pu vérifier que la densification résidentielle prend en compte les éléments reliés à l'équité sociale via l'intégration de logements accessibles à toutes les couches sociales, et par le biais d'une certaine volonté de développer et de maintenir à l'intérieur des collectivités denses un sens communautaire. Les aspects relatifs à la viabilité et à l'efficacité économique sont bien mis en valeur à travers la densification résidentielle, notamment avec cette recherche à l'efficacité et à la viabilité des infrastructures. Nous avons relevé aussi que toute la politique de densification résidentielle est basée sur un respect total de la disponibilité et de l'utilisation des ressources naturelles (recyclage de vieux bâtiments et terrains centraux, réutilisation adaptée, mais aussi propagande de l'aménagement compact).

Au niveau de l'étalement urbain, nous sommes convaincues que la densification peut freiner la croissance non contrôlée des villes au-delà de ses limites territoriales, si seulement la densification résidentielle est accompagnée de

mesures strictes. La MROC l'a bien compris, c'est pourquoi elle s'est donnée un périmètre d'urbanisation. Elle instaure à l'intérieur des différentes villes qui la composent sa stratégie régionale d'aménagement (SRA). De cette façon, elle impose aux développeurs et à la banlieue, des densités de constructions précises pour répondre à la demande en logements présente et à venir.

## **Conclusion générale**

Pour certains auteurs (Alexander & Reed, 1988 ; Polèse, 1994 ; Campsie, 1995), la densification est supposée répondre à trois éléments :

- Offrir de nouveaux logements plus abordables que ceux qui existent,
- Rendre la ville viable et efficace,
- Prévenir l'étalement urbain<sup>74</sup>.

### ***1 Le développement durable.***

Aux premiers abords, la densification s'aligne au concept de développement durable. En effet, celle-ci intègre bien les trois objets du concept à savoir : l'équité sociale, la viabilité et l'efficacité économique qui illustrent suffisamment la définition « répondre aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs », et la question relative à l'environnement.

En offrant de nouveaux logements plus abordables, on donne la chance à un plus grand nombre de ménages, surtout ceux en « marge de la société », notamment les femmes chef de famille, les personnes seules, les ménages à revenu précaire qui accèdent difficilement au logement, de s'approprier une demeure, de goûter aux joies de la propriété privée sans trop épargner ou, de profiter des loyers abordables. On limite de cette façon l'exclusion de certains types de ménages, puisque la possibilité d'accéder au logement est entre les mains de tous.

La viabilité et l'efficacité économique auxquelles la densification permet d'accéder se vérifient au niveau de la ville elle-même. Grâce à la densification résidentielle, la ville est plus efficace en ce qui concerne la desserte des services, mais viable aussi par le fait qu'on utilise des services qui existent déjà. L'exemple d'Ottawa-

---

<sup>74</sup> Prévenir l'étalement urbain consiste à prévenir l'ensemble des problèmes que ce phénomène véhicule, d'où la question de savoir si prévention est synonyme de guérison.

Carleton nous montre qu'il n'est pas nécessaire de mettre en place de nouvelles infrastructures pour les nouveaux développements résidentiels, si les constructions à venir respectent la densité moyenne que la Région s'est donnée (44 unités /ha.). En prônant les types d'aménagements plus compacts, la densification encourage l'utilisation de transports durables. De plus, la densification permet de rentabiliser les services qui existent, mais aussi de grossir l'assiette fiscale de la ville, étant donné que le stock de logements disponibles devient plus large, plus varié, donc plus accessible.

Au niveau environnemental, la densification permet d'épargner les sols vulnérables de l'urbanisation rapide des villes. De plus, cette politique encourage le recyclage de matériaux de construction en prônant des politiques de conversion, de réutilisation, on consomme ainsi moins de ressources.

## ***2 L'étalement urbain***

Si la relation avec le concept de développement durable est clairement établie, il est en revanche moins évident de prouver que la densification résidentielle permet de freiner l'étalement urbain. En effet, atteindre cet objectif implique de nombreux changements dans la façon de penser des planificateurs et dans les habitudes de la population. De plus, pour que la densification résidentielle vienne freiner l'étalement urbain, il faut que la Municipalité qui a l'initiative de cette politique présente clairement les buts à atteindre.

À Toronto, on parle d'intensification, tandis qu'en Australie c'est plus de la consolidation urbaine, aux États-Unis comme à Ottawa-Carleton, on parle de contrôle de la croissance urbaine future. Pourtant, dans le cas de Toronto, Philippa Campsie (1995) relève que la politique de densification promue en 1990 est plus une politique de contrôle des formes urbaines.

Pour l'auteur, lorsque la densification préconise la réurbanisation<sup>75</sup>, elle devrait déterminer la localisation et l'extension du réaménagement à l'intérieur de la métropole, car la densification tout comme les cités-jardins et le rééquilibrage régional sont trois politiques qui viennent démontrer que la ville peut être organisée et rationalisée.

Dans le contexte d'Ottawa-Carleton, la densification n'est pas prônée au départ pour stopper l'étalement urbain, mais pour essayer de répondre à la demande de la croissance urbaine future de la Région. Elle est plus une politique de prévention de l'étalement urbain. En effet, les changements de la structure familiale (vieillesse des baby boomers, réduction de la taille des ménages) risquent d'être accompagnés d'un changement du marché immobilier, mais aussi d'une préférence pour la zone centrale. Beaucoup de ménages pourraient préférer les commodités d'une zone urbaine plus dense offrant une multitude de logements plus compacts.

L'étalement urbain est le résultat de plusieurs facteurs, les forces du marché immobilier, les politiques gouvernementales, les nouvelles technologies, la culture, il faut donc introduire d'autres facteurs pour changer les événements.

La densification résidentielle est une politique urbaine qui est censée venir se greffer et soutenir d'autres politiques urbaines existantes. Ainsi, pour qu'elle atteigne l'objectif visé par la MROC, la densification doit être accompagnée de mesures compensatoires, à savoir : Une redistribution de la population, à l'intérieur des différentes municipalités, par rapport à l'emploi et au logement ; une redistribution des investissements ; une redéfinition du prix du m<sup>2</sup> du sol dans les zones urbaines tant centrales que périphériques ; un re zonage des zones de croissance urbaine retenue ; l'adoption de politiques d'application localisée, par

---

<sup>75</sup> Selon Ray Tomalty (1997), la réurbanisation, est un terme populaire en Europe, qui définit une approche globale et concertée de croissance urbaine. Les auteurs ont fini par l'adopter pour fuir les

exemple des politiques qui influent sur la croissance démographique. Mais à cela vient s'ajouter un problème de disponibilité des terrains visés par l'aménagement dense, de disponibilité des services sur les sols désignés et l'acceptation de ce nouveau type d'aménagement par les collectivités environnantes.

Le travail de la MROC ne consiste pas seulement à informer la population d'Ottawa sur sa politique d'aménagement. Il faudrait que ses différentes Municipalités s'impliquent davantage dans la propagation de cette politique en organisant des assemblés d'information et de consultation à l'intention de la population, de façon à rendre la politique de densification résidentielle compréhensible à tous. En effet, notre entretien avec la population nous révèle que l'introduction de la densification résidentielle dans la MROC n'est pas une mince tâche. Le succès de la densification résidentielle dans la Municipalité dépend de la patience des politiciens et des aménagistes. La densification résidentielle est un processus long qui doit se faire avec beaucoup de prudence, et de ruse surtout dans les zones de faible densité résidentielle (commencer par exemple par introduire les services comme les commerces de proximité, les écoles, les services de santé, le transport, etc.). Une introduction trop rapide de la densification résidentielle dans la Municipalité ne serait certainement pas bien acceptée.

**Annexes**

**Annexe 1 : L'entrevue, les procédures.**

Periny Annie

Montréal le 30 juin, 1999

Tél :

E-mail :

À

**Madame Sylvie GRENIER**

et

**Monsieur Robert CALLADINE**

Objet : Demande d'entretien

Madame, Monsieur

Je viens par la présente solliciter auprès de vous une entrevue. Je suis étudiante à l'Institut d'Urbanisme de l'Université de Montréal où je poursuis une Maîtrise en Habitat et Stratégies Urbaines.

Dans le cadre de mon mémoire intitulé *Les questions d'étalement urbain et de développement durable dans la Municipalité Régionale d'Ottawa-Carleton*, je souhaite m'entretenir avec vous à une date de votre convenance. Mon hypothèse tient à vérifier *La part de la densification à l'arrêt de l'étalement urbain et au développement durable*. Comment la densification va aider à freiner l'étalement urbain dans la Municipalité ? En quoi la Municipalité juge-t-elle cette solution comme durable ?

Cette entrevue portera essentiellement sur la densification résidentielle telle que promue par Ottawa-Carleton. Les informations qui en découleront devraient m'aider à comprendre la politique de densification retenue par la Municipalité, et devraient aussi me renseigner sur les retombées de l'étalement urbain recensé par la ville.

Dans l'espoir de vous rencontrer prochainement, veuillez agréer Madame GRENIER et Monsieur CALLADINE, mes salutations distinguées.

Pj : questionnaire.

Periny Annie

Étudiante à l'Université de Montréal

À l'intention de Monsieur Robert Calladine  
et Madame Sylvie Grenier

Comme vous me l'avez recommandé Monsieur Calladine, je vous envoie mon questionnaire. Je compte sur vous pour me donner le maximum de renseignements voulu. D'avance merci.

### QUESTIONNAIRE

- 1) Pourquoi la densification est-elle une politique d'aménagement soutenue par la MROC ?
- 2) Combien y a-t-il eu d'initiatives de densification dans Ottawa-Carleton et quelle était leur envergure ?
- 3) Face à la politique de densification résidentielle, quelles réactions de la communauté vivant à Ottawa-Carleton avez-vous enregistré ?
- 4) Quelles stratégies avez-vous élaborées pour éviter que la politique de densification de la Municipalité ne s'éloigne des objectifs escomptés ?
- 5) En terme de coûts à combien vous revient le maintien et la mise en place d'infrastructures nécessaires en ville versus en banlieue ?
- 6) Finalement, qui sont les véritables bénéficiaires de la politique de densification résidentielle, la population, la Municipalité, la ville ou la banlieue ?

En dehors du questionnaire ci-dessus, j'aurais voulu savoir où je pourrais me procurer des photographies aériennes d'Ottawa-Carleton. Où puis-je consulter votre SIG et à qui dois-je m'adresser ?

Où puis-je me procurer des cartes de l'utilisation du sol dans la MROC avec une distinction nette des îlots ? Quel est le statut (l'utilité) du Canal Rideau dans la Municipalité ?

**Merci de votre collaboration.**

Annie Periny

**Annexe 2 : Questionnaire.**

## QUESTIONNAIRE

- 1- À l'aide du tableau indiquez le nombre d'années d'occupation de votre logement actuel tout en précisant de quel type d'habitation il s'agit.

	0 à 5 ans	5 à 10 ans	10 ans et plus
Tour d'habitation			
Formes plex			
Maisons détachées			

- 2- Indiquez le type, le lieu et le nombre d'années d'occupation de votre précédent logement.

Type	
Lieu	
Années d'occupation	

- 3- Précisez le nombre de personnes constituant votre ménage actuel.

Personnes de 0 à 15 ans	
Personnes de 16 à 25 ans	
Personnes de 26 ans et plus	
Total	

- 4- Précisez le nombre de travailleurs dans votre ménage en identifiant leur lieu de travail.

Ville	Banlieue	Total

- 5- Dans quelle catégorie de revenu se situe votre ménage ?

0 à 19 999\$	
20 000\$ à 39 999\$	
40 000\$ à 59 999\$	
60 000\$ à 79 999\$	
80 000\$ et plus	

6- Combien de voitures possédez-vous ?

0	
1	
2	
Autres	

7- Quel moyen de locomotion utilisez-vous habituellement et dans quel contexte?

	Travail	Centre d'achats	Divertissements
Voiture			
Autobus			
Bicyclette			
Marche			

8- Quel type d'habitation recherchez-vous ?

9- Dans quel type de logement seriez-vous prêts à vivre dans la ville centrale ?

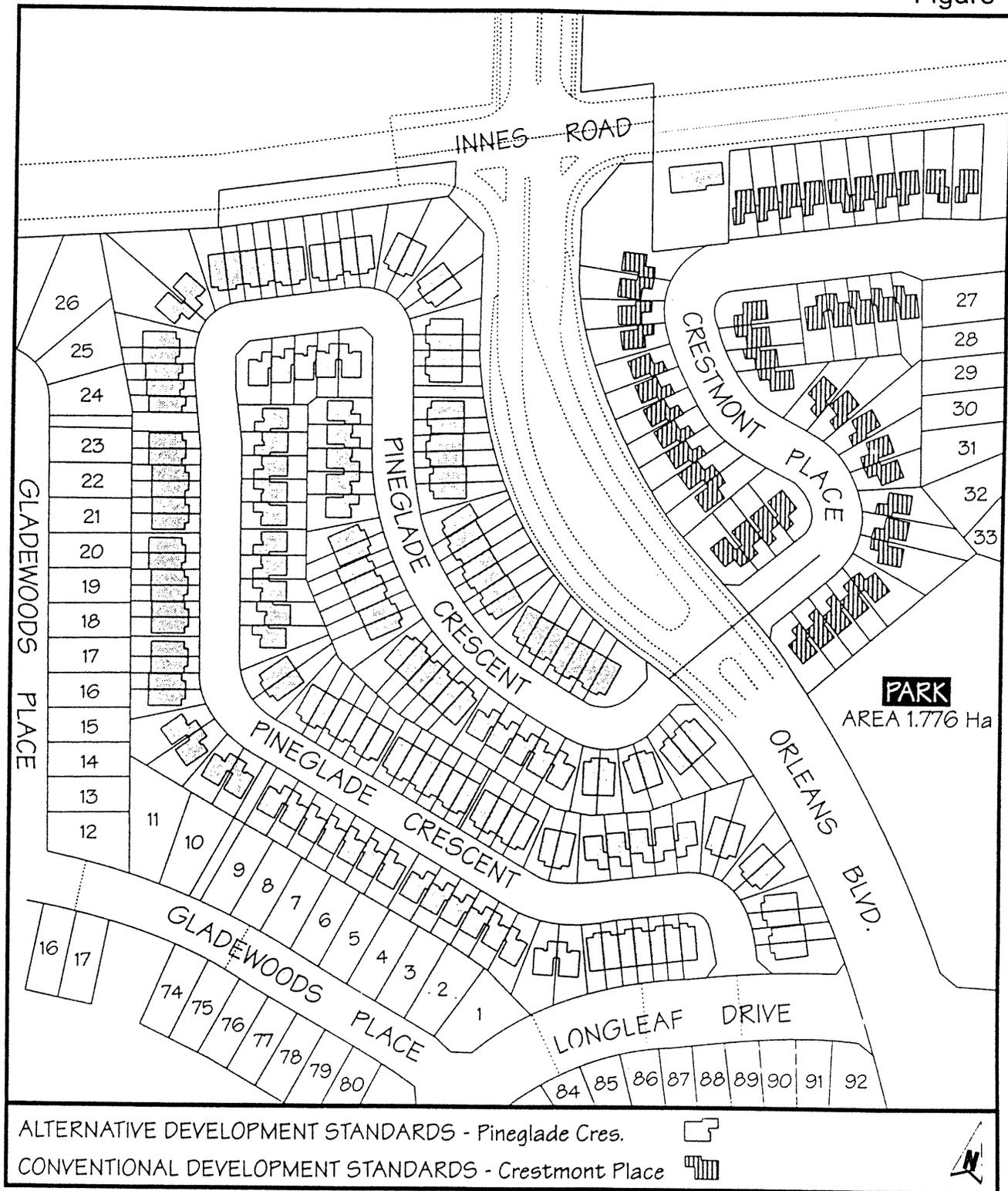
Appartement dans un immeuble	
Triplex	
Maison de ville	
Unifamiliale	
Aucune de ces réponses	

10- Dans quel type de logement seriez-vous prêts à vivre dans la banlieue ?

Appartement dans un immeuble	
Triplex	
Maison de ville	
Unifamiliale	
Aucune de ces réponses	

**Annexe 3 : Projet pilote de densification résidentielle  
dans Gloucester.**

Figure 1



Source: MROC, 1998.

**Annexe 4 : Détails caractéristiques des ménages retenus  
dans les villes d'Ottawa, Kanata et Vanier**

❖ *Caractéristiques des ménages rencontrés dans Ottawa.*

Le ménage MO1 est composé de 2 adultes actifs de 26 ans au moins. MO1 occupe un appartement à l'intérieur d'une tour d'habitation depuis 10 ans au moins, et a toujours occupé un appartement dans Ottawa. Les deux personnes du ménage ont leur emploi dans la zone centrale et ont en commun un revenu compris entre 40 000 \$ et 59 999\$. MO1 ne possède pas de véhicule et se rend habituellement à pied au travail, dans les centres commerciaux et de divertissements. Quelques fois, un des membres du ménage MO1 utilise sa bicyclette pour se rendre au travail. MO1 recherche un appartement situé de préférence dans le centre ville. Par contre si MO1 déménageait en banlieue, il opterait pour une unifamiliale comme type de logement.

MO2 vit dans une maison détachée depuis moins de 5 ans. Ce ménage a toujours habité Ottawa et occupait au départ un appartement pendant 6 ans. MO2 est composé de deux membres dans la trentaine d'années qui occupent chacun un emploi dans Ottawa. Le revenu de MO2, comme celui de MO1, est compris entre 40 000 \$ et 59 999 \$. À la différence de MO1, MO2 possède un véhicule, qui lui permet d'aller au travail, aux centres commerciaux et de se divertir. Toutefois, pour se rendre au travail un des membres de MO2 utilise l'autobus. MO2 recherche comme type de logement un bungalow, et serait prêt à laisser sa maison détachée centrale pour une unifamiliale de banlieue.

Le ménage MO3 est composé d'un seul membre. Il s'agit d'une femme de plus de 50 ans qui vit de sa pension de retraite. MO3 vit dans une tour d'habitation dans laquelle il occupe un condominium depuis moins de 5 ans. Au départ, MO3 a habité la banlieue proche de Westin où il a occupé une unifamiliale pendant 14 ans. MO3 nous a privé de renseignements concernant son revenu, mais nous a admis posséder 2 voitures neuves qu'il utilisait rarement si ce n'est pour faire de gros achats. L'unique membre de ce ménage nous a confié qu'elle aimait le centre ville, car ce dernier lui permettait de se maintenir en forme, dans la mesure où elle

marche le plus souvent pour se divertir ou aller au centre commercial. M3 recherche un appartement dans le centre ville. Elle occuperait volontiers un bungalow dans la banlieue, mais nous précise que cette dernière ne lui offre pas tous les avantages (en ce qui concerne les services pour les aînés) qu'elle trouve en ville.

MO4 est le plus grand des quatre ménages de notre enquête, il est constitué de 3 membres actifs qui ont leur emploi dans Ottawa, c'est ce qui justifie son revenu d'au moins 80 000 \$ (le plus élevé des ménages enquêtés dans Ottawa). Il s'agit d'un couple et de leur fils qui entre dans la vingtaine d'années. MO4 vit dans une maison détachée depuis au moins 10 ans, mais demeurait auparavant en banlieue dans une unifamiliale qu'il a occupé pendant 5 ans. MO4 possède 2 véhicules qui lui permettent d'effectuer les déplacements liés au travail, aux centres commerciaux et aux divertissements. Néanmoins, l'enfant du ménage se rend à son lieu de travail en autobus. MO4 recherche un logement plus petit, en l'occurrence un appartement situé dans le centre ville, car leur fils va quitter le cocon familial pour son propre appartement dans Ottawa. Toutefois, MO4 (le couple essentiellement) serait prêt à vivre dans une unifamiliale en banlieue.

❖ *Caractéristiques des ménages rencontrés dans Vanier.*

Le ménage MV1 est composé de 3 personnes, un couple et leur enfant d'environ 16 ans. MV1 occupe une maison détachée depuis plus de 10 ans et a toujours vécu dans Vanier à l'intérieur d'une maison détachée. Le responsable du ménage nous apprend que ce logement était à proximité de celui de ses parents. Les deux adultes du ménage ont leur principal emploi à Ottawa et rapportent en commun un revenu compris entre 40 000 \$ et 59 999 \$<sup>76</sup>. MV1 possède 2 véhicules privés qu'il utilise en principe pour se rendre au travail, aux centres commerciaux et pour se divertir. Quelques fois, une personne du ménage marche pour se rendre à son second

---

<sup>76</sup> Un des membres du ménage a un emploi à demi-temps dans Vanier.

travail. Quel que soit le lieu d'habitation qu'on lui propose MV1 ne recherche qu'une unifamiliale.

Le ménage MV2 est composé d'un couple de retraités qui occupe leur maison détachée dans Vanier depuis plus de 30 ans. Le revenu de MV2 est aux alentours des 40 000 \$ par an. Le ménage possède un véhicule qui lui permet de se rendre dans les centres commerciaux. Aucune information ne nous a été fournie en ce qui concerne les déplacements liés aux loisirs. Un des membres nous a affirmé que leur principal, et vraisemblablement l'unique, divertissement consistait à garder des enfants à bas âge chez eux, aux heures où les parents de ceux-ci sont au travail. Le couple recherche une unifamiliale. Le responsable du ménage nous a rappelé à plusieurs reprises qu'il ne tenait pas à se déplacer, ni à changer de ville, que cette maison était la leur et qu'il n'était pas prêt à la vendre, ni à la changer. Pour MV2, Vanier n'est ni la ville, ni la banlieue, Vanier est une combinaison de la ville et de la banlieue. Nous comprenons pourquoi aucune réponse ne nous a été donnée lorsque nous proposons au ménage un choix de localisation et de logements.

MV3 est un ménage monoparental qui a immigré dans Vanier depuis seulement 2 ans. Au départ, MV3 a occupé un appartement dans Vanier pendant 1<sup>1/2</sup> ans, et depuis seulement 6 mois, MV3 loue une maison détachée. Le ménage compte trois jeunes enfants de 2, 4 et 6 ans, et deux adultes de plus de 26 ans (la responsable du ménage et sa mère retraitée)<sup>77</sup>. La responsable du ménage a son emploi dans Ottawa et gagne un revenu d'à peine 20 000 \$ par an. MV3 possède un véhicule avec lequel elle se rend au travail et aux centres commerciaux. Pour se divertir, MV3 utilise l'autobus. MV3 recherche une unifamiliale quel que soit le lieu d'habitation.

---

<sup>77</sup> Il faut préciser qu'il s'agit d'un ménage d'immigrants et qu'aucune pension retraite n'est versée à la mère

❖ *Caractéristiques des ménages rencontrés dans Kanata.*

Les ménages à 4 membres : MK1 est constitué d'un couple et de leurs deux enfants de moins de 13 ans. Le ménage occupe une maison détachée depuis moins de 5 ans. Il a toujours vécu dans Kanata où il a occupé pendant 6 ans une maison de ville. Les deux adultes du ménage ont leur emploi dans Kanata et gagnent un revenu conjoint compris entre 60 000 \$ et 79 999 \$. MK1 possède 2 véhicules motorisés qui lui servent pour se rendre au travail, aux centres commerciaux, et pour se divertir. Quelques fois aussi, pour se distraire, MK1 marche ou utilise la bicyclette comme moyen de locomotion. MK1 est à la recherche d'une maison semi-détachée située uniquement en banlieue. Lorsque nous lui proposons un choix plus varié de logements et de lieu d'habitation, MK1 opte pour l'unifamiliale en banlieue et ne donne aucune réponse pour la ville centrale.

MK2 est composé de 2 adultes (un travailleur et un autre affecté aux travaux domestiques liés au logement), et de leurs deux enfants de moins de 10 ans. MK2 vient d'acquérir sa maison détachée dans Kanata (le ménage était en plein aménagement). Avant de déménager pour Kanata, MK2 vivait dans la ville proche de Nepean où il a occupé une maison de ville pendant 9 ans. L'unique travailleur de MK2 a son emploi dans Kanata, qui lui rapporte entre 60 000 \$ et 79 999 \$. MK2 est propriétaire d'un véhicule qu'il utilise pour se rendre au travail, aux centres commerciaux et pour se divertir. Lorsque le véhicule est en possession du membre actif du ménage, l'autre adulte se rend en autobus aux centres commerciaux. MK2 est à la recherche d'une unifamiliale en banlieue uniquement.

MK3 est constitué d'un couple et de leurs deux enfants de moins de 15 ans. MK3 vit dans une coopérative d'habitations composées de maisons de ville, depuis moins de 5 ans. Avant de s'installer dans Kanata, MK3 a occupé un duplex pendant 3 ans dans Ottawa. Le couple de ce ménage a leur emploi respectif dans Kanata et rapporte un revenu annuel compris entre 40 000 \$ et 59 999 \$. MK3 possède 2 véhicules avec lesquels il se rend au travail, aux centres commerciaux et

peut aller se distraire. Le ménage recherche une unifamiliale quel que soit le lieu d'habitation.

Le ménage MK4, il est composé de 3 adultes (un couple et une personne âgée), et de 2 jeunes enfants. MK4 vit depuis au moins 5 ans dans une maison détachée dans Kanata. Le ménage arrive de Nepean où il a occupé un appartement durant 2 ans. Ce ménage, qui n'a pas tenu à nous dévoiler dans quelle catégorie se situait son revenu, est constitué de deux travailleurs qui ont leur emploi dans Kanata. MK4 possède deux voitures qui lui permettent en général de se rendre au travail, aux centres d'achats et pour se divertir. Quelques fois pour se rendre aux centres commerciaux, MK4 alterne les transports en commun et les véhicules privés. Ce ménage est à la recherche d'une unifamiliale située uniquement en banlieue.

Le ménage MK5 est un ménage composé d'un seul membre. Il s'agit d'une femme dans la cinquantaine d'années qui vit sur sa pension de divorce. MK5 occupe un appartement depuis moins de 5 ans dans une tour d'habitation située sur la rue Eagleson. Avant de s'installer dans Kanata, ce ménage a loué pendant 4 ans un appartement dans Ottawa. MK5 accumule un revenu annuel d'à peine 19 999 \$. Le ménage ne possède pas de véhicules privés et ne se déplace qu'en autobus quelle que soit l'activité. MK5 est à la quête d'une maison semi-détachée. Lorsque nous lui proposons un choix en matière de type et de lieu d'habitation, MK5 opte pour la maison de ville dans le centre ville et l'unifamiliale en banlieue.

**Annexe 5 : Tableaux comparatifs pour les villes  
d'Ottawa, Kanata et Vanier**

<b>Caractéristique de la population</b>	<b>Ville d'Ottawa</b>	<b>Cité de Vanier</b>	<b>Ville de Kanata</b>
Population totale	323 340	17 247	47 909
Population de 0 à 19 ans	21,40%	19,10%	32,48%
Population de 20 à 64 ans	63,30%	66,60%	62,60%
Population de 64 ans et plus	15,39%	23,68%	4,89%
Âge moyen de la population	37,9	38,2	31,1
Variation de population entre 1991 et 1996	3%	-5%	28,3%

<b>Caractéristique de l'emploi</b>	<b>Ville d'Ottawa</b>	<b>Cité de Vanier</b>	<b>Ville de Kanata</b>
Taux d'activité	64,5%	60%	78,7%
Taux de chômage	10,7%	14,2%	6,2%
Revenu moyen des ménages en \$	50 554	35 102	78 385
Revenu moyen par personnes en \$	28 960	21 839	36489

Annie Ampouwet Periny, 1999.

Source : Statistique Canada, 1996.

<b>Caractéristiques du logement</b>	<b>Ville d'Ottawa</b>	<b>Cité de Vanier</b>	<b>Ville de Kanata</b>
Total logements privés occupés	142 115	8 395	15 375
Logements possédés	40,18%	32,40%	83,67%
Logements loués	59,81%	67,54%	16,35%
Valeur moyenne du logement en \$	175 846	133 029	167 601
Variation du logement (1991/1996)	2,93%	-2,78%	31,91%

<b>Typologie de l'habitat</b>	<b>Ville d'Ottawa</b>	<b>Cité de Vanier</b>	<b>Ville de Kanata</b>
Maison individuelle non attenante	33,29%	16,80%	63,96%
Maison jumelée	16%	18,29%	30,30%
Maison en rangée Appartements	50,69%	64,89%	5,85%

Annie Ampouwet Periny, 1999.

Source : Statistique Canada, 1996.

*Annexe 6 : Étude de cas sur Barrhaven.*

Figure 2: Plan du site traditionnel

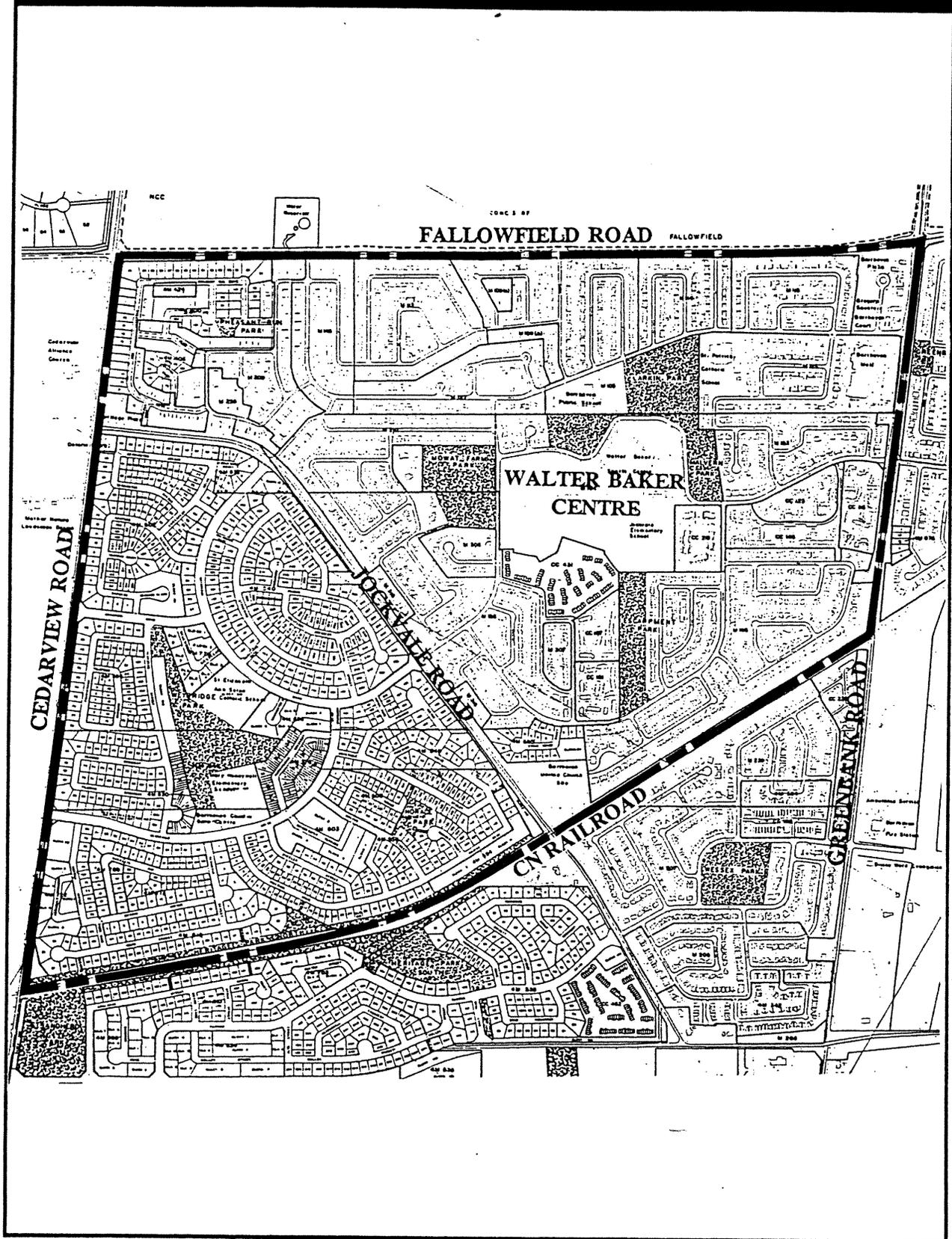


Figure 3: Coupes transversales de routes standard

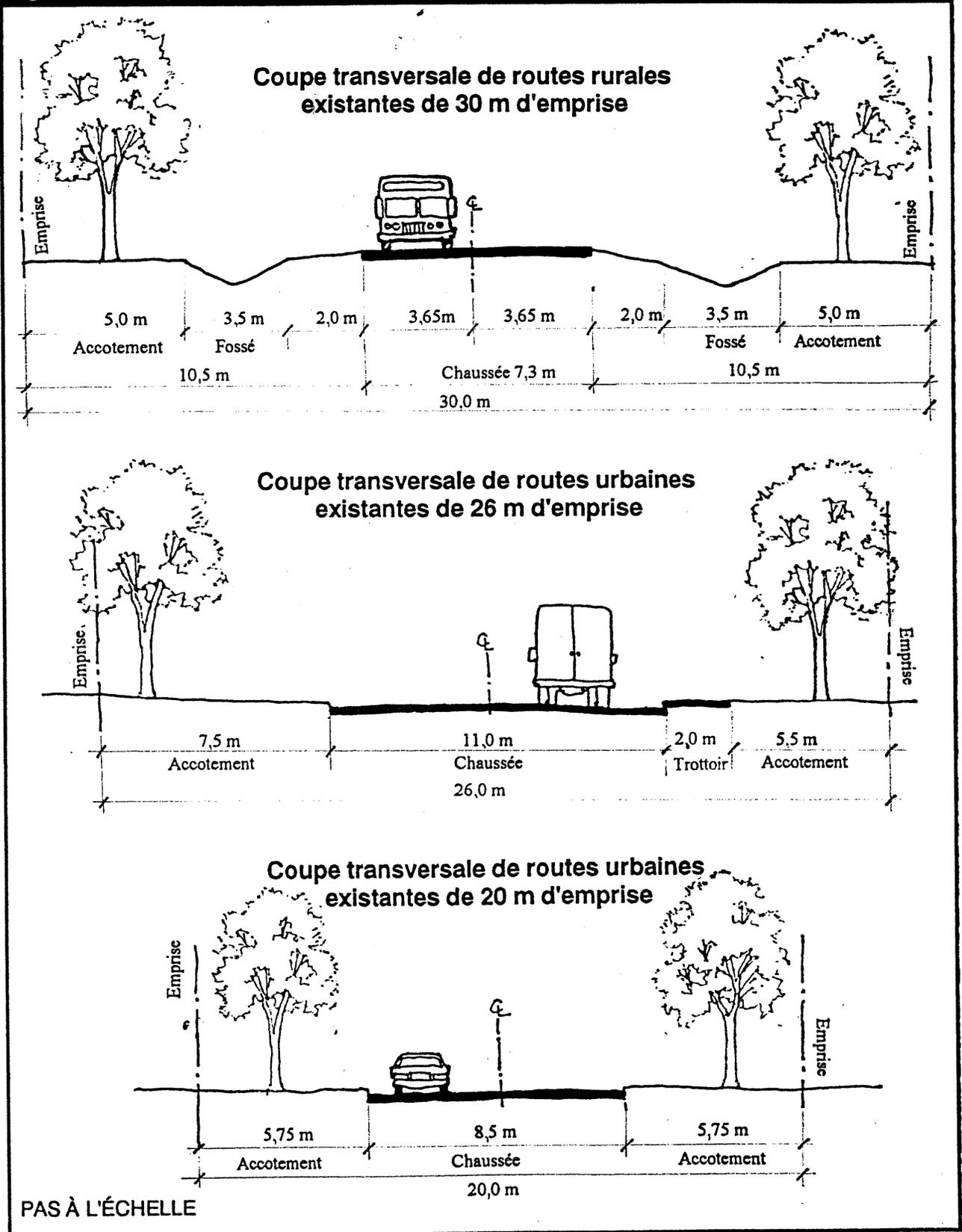


Figure 4: Plan de rechange

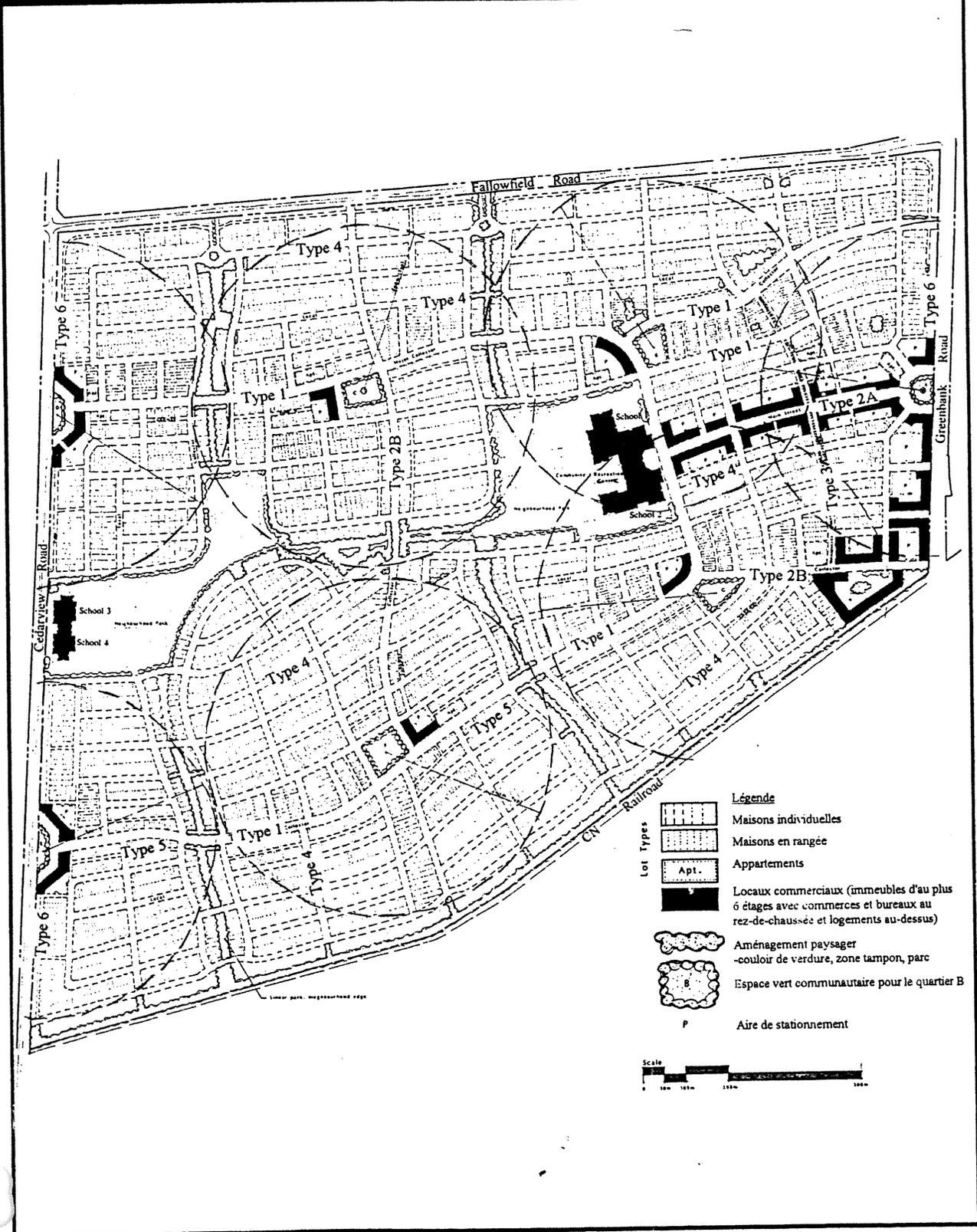
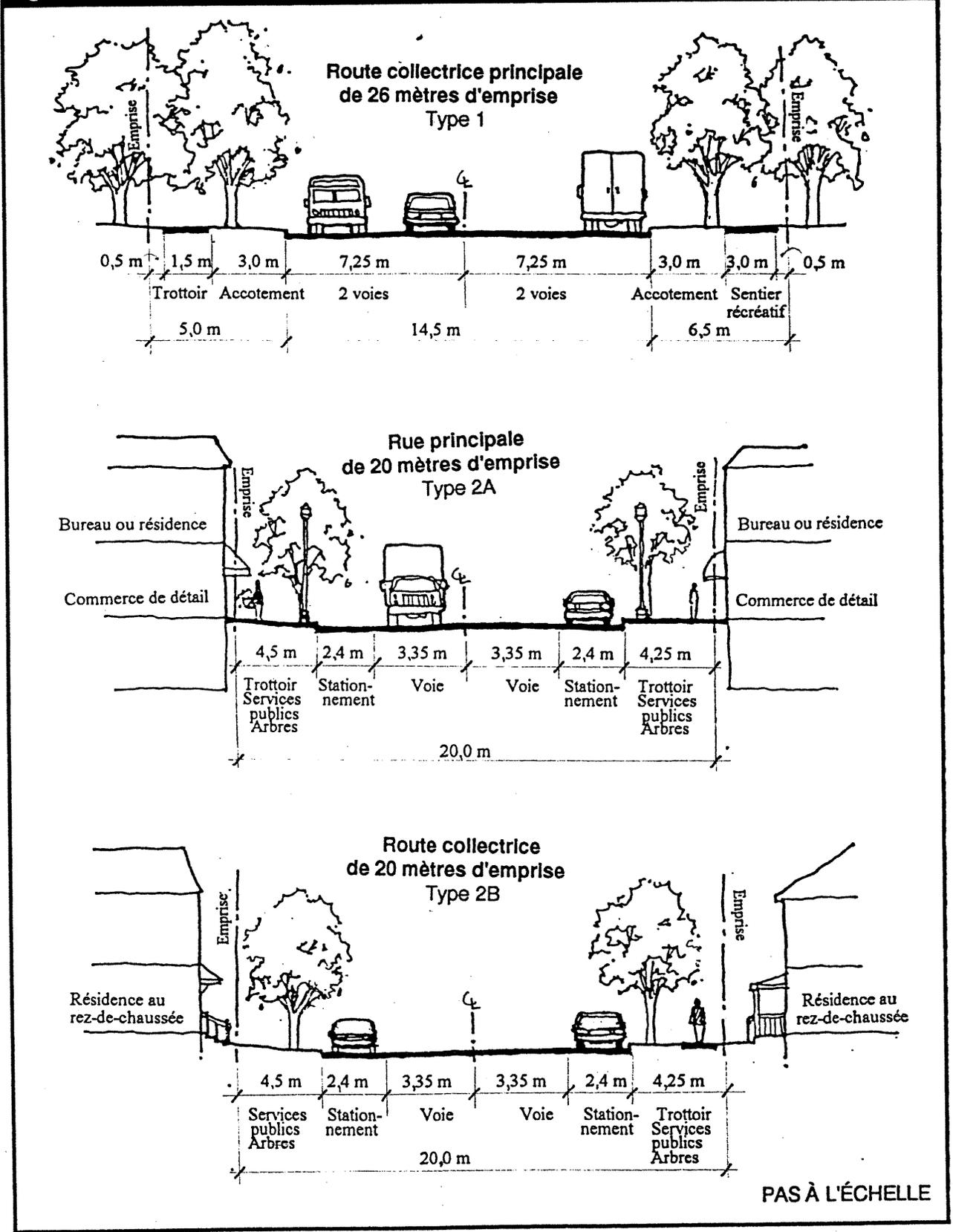
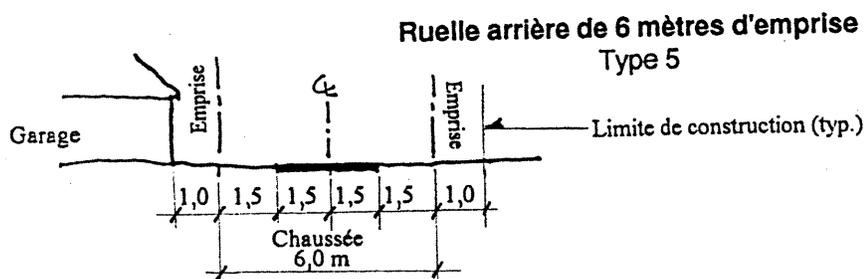
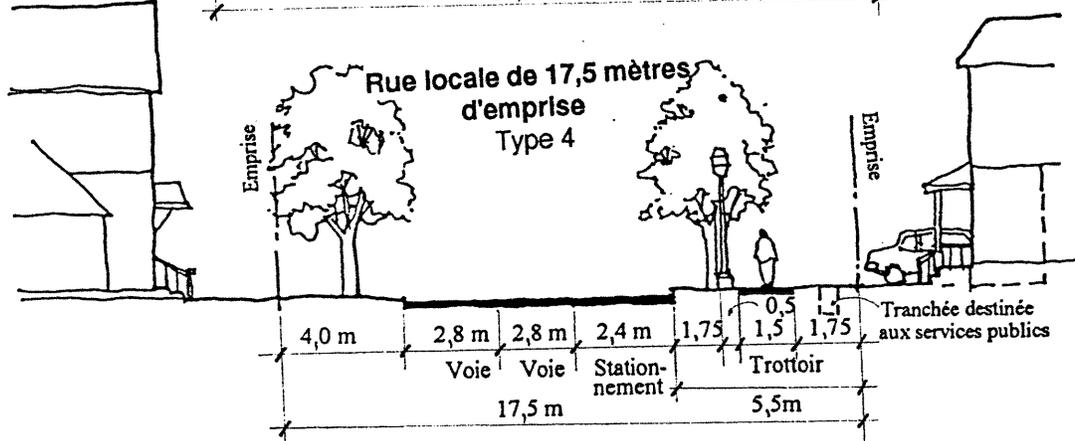
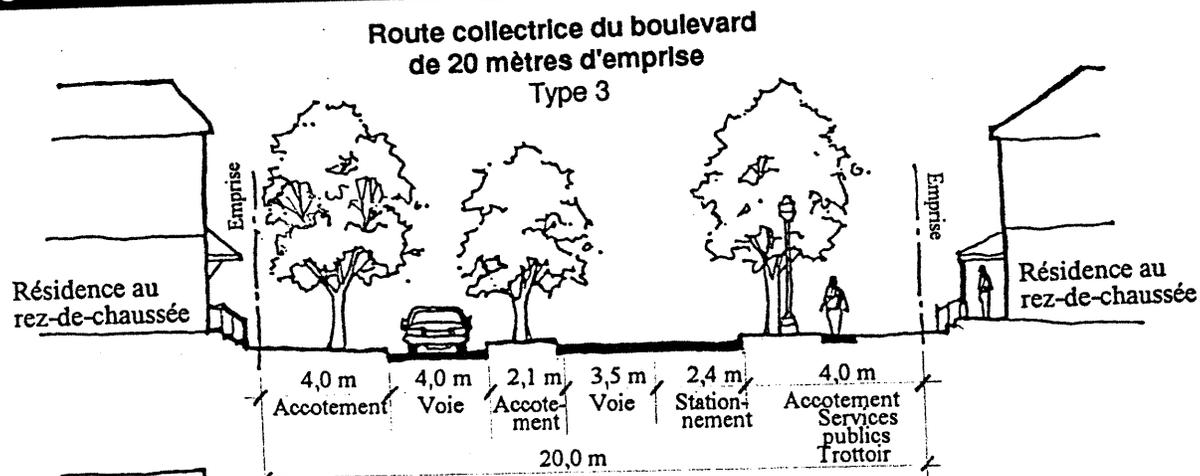


Figure 5: Coupes transversales des routes du plan de rechange



PAS À L'ÉCHELLE

Figure 5: Coupes transversales des routes du plan de rechange (suite)



PAS À L'ÉCHELLE

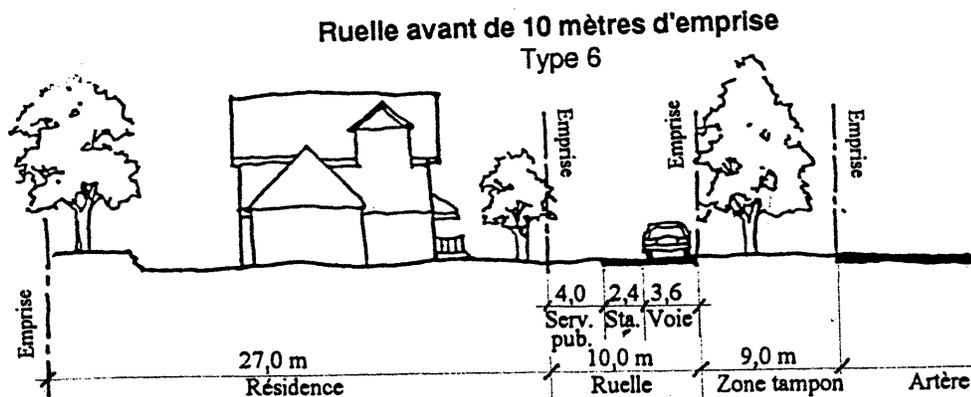
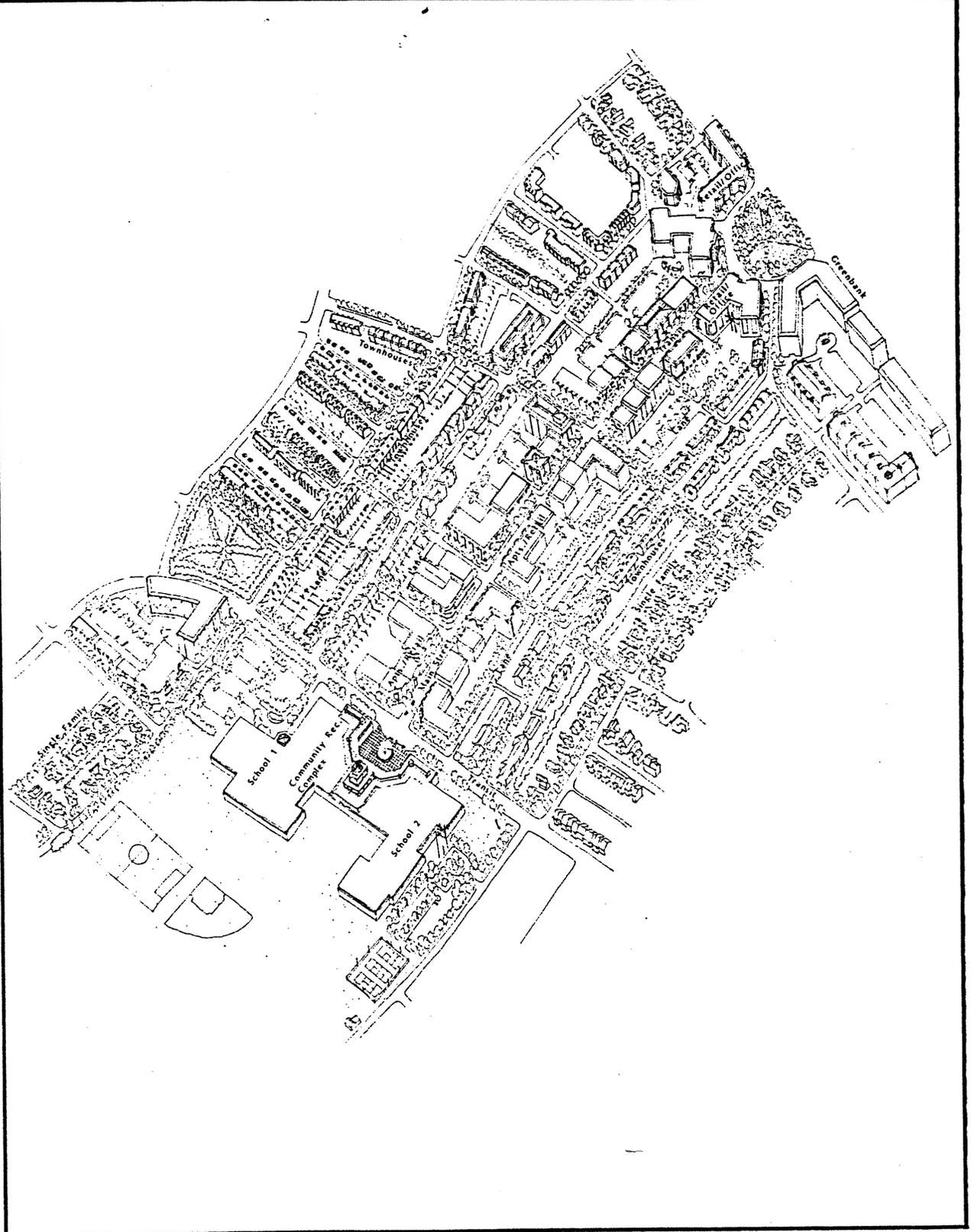


Figure 6: Dessin en perspective de la rue principale



**Tableau 1 :  
Comparaison de l'utilisation du terrain**

Utilisation du terrain	Site traditionnel <sup>1</sup> "A"		Plan de rechange <sup>2</sup> "B"		Variation <sup>3</sup>	
	Nbre ha	% du total	Nbre ha	% du total	Nbre ha	% du total
<b>Résidentiel<sup>4</sup></b>						
Faible densité	151,7	44,9	102,7	30,5	-49,0	-32
Densité moyenne	29,8	8,8	54,3	16,1	+24,5	+82
Densité élevée	<u>2,7</u>	<u>0,7</u>	<u>1,2</u>	<u>0,3</u>	<u>-1,5</u>	<u>-56</u>
Total partiel -Résidentiel	184,2	54,4	158,2	46,9	-26,0	-14
<b>Commercial</b>						
Centre commercial de quartier	4,4	1,3	4,5	1,3	+0,1	+2,3
Bureaux et autres commerces	1,1	0,3	9,8	2,8	+8,7	+791
Autre commercial	<u>0,5</u>	<u>0,1</u>	<u>1,1</u>	<u>0,4</u>	<u>+0,6</u>	<u>+120</u>
Total partiel -Commercial	6,0	1,7	15,4	4,5	+9,4	+157
<b>Institutionnel</b>						
Écoles primaires	<u>7,0</u>	<u>2,0</u>	<u>7,0</u>	<u>2,0</u>	0	0
Total partiel -Institutionnel	7,0	2,0	7,0	2,0	0	0
<b>Récréation Et Espaces Libres</b>						
Centre communautaire	7,2	2,1	7,3	2,1	+0,1	+1,4
Parcs publics	24,6	7,2	26,1	7,8	+1,5	+6,1
Zone tampon	<u>2,4</u>	<u>0,7</u>	<u>7,6</u>	<u>2,2</u>	<u>+5,2</u>	<u>+8,3</u>
Total partiel -Espace récréatif et libre	34,2	10,0	41,0	12,1	+6,8	+20
<b>Transports</b>						
Rues publiques	95,6	28,4	100,2	29,7	+4,6	+4,8
Rues privées	1,7	0,5	0,0	0,0	-1,7	-
Ruelles	<u>0,0</u>	<u>0,0</u>	<u>6,9</u>	<u>2,0</u>	<u>+6,9</u>	<u>-</u>
Total partiel -Transports	97,3	28,9	107,1	31,7	+9,8	+10
<b>Terrain vacant</b>	9,0	2,8	9,0	2,8	0	0
<b>SUPERFICIE TOTALE DU TERRAIN</b>	<b>337,7</b>	<b>100,0%</b>	<b>337,7</b>	<b>100,0%</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

**NOTES :**

1. Les données ayant trait au site traditionnel sont tirées de la banque de données GRIS de la MROC, à l'exception des données sur l'utilisation du terrain aux fins de transport, qui ont été redressées par calcul manuel.
2. Les données sur l'utilisation du terrain pour le plan de rechange sont basées sur les calculs manuels effectués par les experts conseils.
3. La variation est exprimé eu fonction de B moins A pour le nombre d'hectares et de B moins A divisé par A pour la colonne pourcentages.
4. La faible densité comprend les maisons individuelles et les maisons jumelées, la densité moyenne comprend les maisons en bande, et la densité élevée comprend les appartements.

**Tableau 9:**  
**Comparaison des coûts totaux de mise en place (Valeur présente en \$1994)**

Composante des services	Plan traditionnel		Nouveau Plan		Différence			
	Résidentiel (par unité)	Non-rés (par m2)	Résidentiel (par unité)	Non-rés (par m2)	Résidentiel		Non-résidentiel	
					(\$)	%	(\$)	%
1. Routes (y compris les services publics et les branchements)	5 272	126,07	3 311	31,28	(1 961)	-37,2%	(94,78)	-75,2%
2. Trottoirs et éclairage des rues	498	11,90	636	6,01	138	27,8%	(5,89)	-49,5%
3. Égout séparatif	1 885	21,36	1 191	7,58	(694)	-36,8%	(13,78)	-64,5%
4. Gestion des eaux pluviales	3 491	83,48	2 210	20,88	(1 281)	-36,7%	(62,60)	-75,0%
5. Distribution de l'eau	1 758	19,91	1 258	8,01	(500)	-28,4%	(11,91)	-59,8%
6. Transport en commun	723	7,40	643	7,02	(80)	-11,1%	(0,38)	-5,1%
7. Protection contre les incendies	298	3,20	270	2,41	(29)	-9,6%	(0,80)	-24,9%
8. Protection policière -installations locales -véhicules équip.	275	2,81	258	2,81	(17)	-6,2%	0	0,0%
9. Espaces verts	3 591	15,77	3 368	3,06	(223)	-6,2%	(12,71)	-80,6%
10. Installations de loisir	3 335	14,65	3 183	2,89	(152)	-4,6%	(11,76)	-80,2%
11. Bibliothèques	522	2,29	489	0,44	(32)	-6,2%	(1,85)	-80,6%
12. Dépôts des parcs	417	9,97	358	3,39	(58)	-14,0%	(6,58)	-66,0%
13. Collecte des ordures	0	0	0	0	0	0,0%	0	0,0%
14. Services hydroélectriques	1 992	n.d.	1 731	n.d.	(261)	-13,1%	n.d.	n.d.
15. Installations et transport scolaires	10 562	0	10 561	0	(1)	0,0%	0	0,0%
<b>TOTAL</b>	<b>34 619 \$</b>	<b>318,82 \$</b>	<b>29 468 \$</b>	<b>95,78 \$</b>	<b>(5 151 \$)</b>	<b>-14,9%</b>	<b>(223,04 \$)</b>	<b>-70,0%</b>

n.d.=non disponible

**Tableau 10:**  
**Comparaison des coûts publics contre coûts privés de mise en place (\$)**

Composante des services	Plan traditionnel				Nouveau Plan				Différence			
	Privé		Public		Privé		Public		Privé		Public	
	Rés /unité	Non-rés /m2	Rés /unité	Non-rés /m2	Rés /unité	Non-rés /m2	Rés /unité	Non-rés /m2	Rés /unité	Non-rés /m2	Rés /unité	Non-rés /m2
1. Routes (y compris les services publics et les branchements)	3 885	92,90	1 387	33,16	2 444	23,09	867	8,19	(1 441)	(69,81)	(520)	(24,97)
2. Trottoirs et éclairage des rues	174	4,17	323	7,73	473	4,47	163	1,54	299	0,30	(160)	(6,19)
3. Égout séparatif	1 151	13,04	734	8,32	794	5,05	397	2,53	(358)	(7,99)	(337)	(5,79)
4. Gestion des eaux pluviales	2 392	57,21	1 099	26,27	1 605	15,17	605	5,72	(787)	(42,05)	(493)	(20,55)
5. Distribution de l'eau	1 004	11,38	754	8,54	706	4,49	552	3,51	(298)	(6,88)	(202)	(5,03)
6. Transport en commun	31	0,31	693	7,09	0	0	643	7,02	(31)	(0,31)	(49)	(0,07)
7. Protection contre les incendies	0	0	298	3,20	0	0	270	2,41	0	0	(29)	(0,80)
8. Protection policière -installations locales -véhicules équip.	0	0	275	2,81	0	0	258	2,81	0	0	(17)	0
9. Espaces verts	2 873	12,62	718	3,15	2 695	2,45	674	0,61	(178)	(10,17)	(45)	(2,54)
10. Installations de loisir	0	0	3 335	14,65	0	0	3 183	2,89	0	0	(152)	(11,76)
11. Bibliothèques	0	0	522	2,29	0	0	489	0,44	0	0	(32)	(1,85)
12. Dépôts des parcs	0	0	417	9,97	0	0	358	3,39	0	0	(58)	(6,58)
13. Collecte des ordures	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14. Services hydroélectriques	1 363	n.d.	629	n.d.	1 116	n.d.	615	n.d.	(247)	n.d.	(14)	n.d.
15. Installations et transport scolaires	0	0	10 562	0	0	0	10 561	0	0	0	(1)	0
<b>TOTAL</b>	<b>12 873</b>	<b>191,63 \$</b>	<b>21 746</b>	<b>127,20 \$</b>	<b>9 832</b>	<b>54,72 \$</b>	<b>19 636</b>	<b>41,06 \$</b>	<b>(3 041)</b>	<b>(136,91 \$)</b>	<b>(2 110)</b>	<b>(86,13 \$)</b>

n.d.=non disponible

**Tableau 14:**  
**Comparaison des coûts sur le cycle de vie (\$)**  
**Coûts public seulement (Valeur présente en \$ 1994)**

Composante des services	Plan traditionnel		Nouveau Plan		Différence			
	Résidentiel (par unité)	Non-rés (par m2)	Résidentiel (par unité)	Non-rés (par m2)	Résidentiel		Non-résidentiel	
					(\$)	%	(\$)	%
1. Routes (y compris les services publics et les branchements)	6 561	156,91	4 948	46,75	(1 614)	-24,6%	(110,16)	-70,2%
2. Trottoirs et éclairage des rues	762	18,21	752	7,11	(9)	-1,2%	(11,10)	-61,0%
3. Égout séparatif	1 501	17,01	884	5,63	(617)	-41,1%	(11,38)	-66,9%
4. Gestion des eaux pluviales	1 712	40,95	1 001	9,46	(712)	-41,6%	(31,49)	-76,9%
5. Distribution de l'eau	2 530	28,66	1 739	11,07	(791)	-31,2%	(17,59)	-61,4%
6. Transport en commun	6 076	62,18	5 664	61,80	(412)	-6,8%	(0,38)	-0,6%
7. Protection contre les incendies	4 037	41,60	3 767	40,09	(270)	-6,7%	(1,51)	-3,6%
8. Protection policière -installations locales -véhicules équip.	5 667	57,99	5 315	57,99	(352)	-6,2%	0	0,0%
9. Espaces verts	1 862	8,18	1 631	1,48	(231)	-12,4%	(6,70)	-81,9%
10. Installations de loisir	7 774	34,15	7 416	6,74	(359)	-4,6%	(27,41)	-80,3%
11. Bibliothèques	2 934	12,89	2 752	2,50	(182)	-6,2%	(10,39)	-80,6%
12. Dépôts des parcs	772	18,45	663	6,27	(108)	-14,0%	(12,19)	-66,0%
13. Collecte des ordures	1 850	0	1 735	0	(114)	0,0%	0	0,0%
14. Services hydroélectriques	4 908	n.d.	4 778	n.d.	(130)	-2,6%	n.d.	n.d.
15. Installations et transport scolaires	59 794	0	59 789	0	(5)	0,0%	0	0,0%
<b>TOTAL</b>	<b>108 740 \$</b>	<b>497,18 \$</b>	<b>102 834 \$</b>	<b>256,88 \$</b>	<b>(5 906 \$)</b>	<b>-5,4%</b>	<b>(240,30 \$)</b>	<b>-48,3%</b>

n.d.=non disponible

**Annexe 7 : Les coûts d'aménagement à Leitrim**

TABLE 1

Local Municipal Growth Related Costs Per Additional Dwelling Unit

GROWTH AREA	COST PER UNIT
Inside Greenbelt	\$1,900.00
East	\$1,800.00
Leitrim	\$1,500.00
South-East	\$2,200.00
South-West	\$2,500.00
West	\$3,300.00
NOTE:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Costs are based on Local Development Charge calculations for the growth related costs of sanitary and storm sewers and transportation attributed to residential development.</li> <li>• See Appendix A for details of individual per unit calculations</li> </ul>

Source: MRDC, 1997

**SUMMARY  
LOCAL MUNICIPAL  
GROWTH RELATED RESIDENTIAL COSTS  
FOR EACH MUNICIPALITY  
(SANITARY, STORM, STORMWATER MANAGEMENT AND TRANSPORTATION)**

MUNICIPALITY	UNIT COUNT FOR BLENDING PURPOSES	GROWTH AREA	COST/UNIT
Gloucester	3919 + 1500	East Urban	\$1,013.
		South Urban	\$2,232.
		Leitrim	\$1,472.
		Inside Greenbelt	\$504.
Nepean		City Wide	\$979.
		South Urban	\$2,484.
Kanata		City Wide	\$3,288.
Cumberland	4181	East Urban Community	\$2,807.
Ottawa	22435	Inside Greenbelt	\$1,904.
Vanier	950	Inside Greenbelt	\$1,664.
Rockcliffe	Not evaluated growth of 70 people to 2021		

Source : MRDC, 1997

## Bibliographie

### ❖ Bibliographie générale

*Achour, Chung, Lapointe, (1981) : Économie urbaine, G. Morin, 287 p.*

*Achour D. & Divay G. (1985) : « Formes des développements résidentiels et coûts publics d'infrastructures », in Les coûts d'habitat : un critère d'urbanisme, Montréal, INRS Urbanisation & PUQ. Chap. 1.*

*Alexander Ernest & Reed David (1988) : Density and Measures and their Relation to Urban Form. Center for Architecture and Urban Planning Research, University of Wisconsin-Milwaukee. 175 p.*

*AQTR (1996) : Indicateurs environnementaux - Transports, septembre 1996.*

*Aydalot P. (1985) : « Croissance et déclin urbain », in Économie urbaine et régionale, *Économica*. Chap. 8. p. 299 à 343.*

*Barcelo Michel (1999) : Les indicateurs d'étalement urbain et de développement durable en milieu métropolitain, le cas de Montréal dans l'optique de la création éventuelle d'un observatoire urbain et métropolitain. Rapport de recherches, Université de Montréal, 37 p.*

*Brûle, N. (1985) : Projet d'aménagement domiciliaire en banlieue, mémoire de maîtrise ès.Sc A. Aménagement, Université de Montréal, 166 p.*

*Bussière, Y. Bonnafous, A. (1993) : Transport et étalement urbain : les enjeux, INRS-urbanisation, programme Rhône-Alpes, p 117-135.*

*Campsie Philippa (1995) : The social consequences of planning talk : a case of study in urban intensification, 32 p.*

*Choay F. & Merlin P. (1996) : Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement. Presses Universitaires de France.*

*D'Amour David, (1991) : Le développement durable et logement. Document de recherche no1, SCHL 26 p.*

*Derycke P. (1973) : « Les coûts de la croissance urbaine » in Les coûts de la croissance urbaine, Éd. Sirey, p. 121 à 170.*

*Domon, G. Gariépy, M. Jacobs, P. (1990) : Développement viable et évaluation environnementale en milieu urbain, Université de Montréal, 54 p.*

*Duhamel Bruno, (1998) : « L'avenir des régions », in Revue québécoise d'urbanisme, vol. 18 n° 3, p13 à 16.*

*Engin Isin & Ray Tomalty (1993) : Le repeuplement des villes, initiatives canadiennes de densification résidentielle. Rapport principal, SCHL, 68 p.*

*Fouchier Vincent et Pierre Merlin(1994) : High urban densities a solution for our cities ? Consulate General of France in Hong Kong, 76 p.*

*Hall Edward T. (1966) : La dimension cachée. Éditions du Seuil, p. 161 à 177.*

*Javeau Claude (1982) : L'enquête par questionnaire, manuel à l'usage du praticien. 3<sup>ème</sup> édition revue. Édition de l'Université de Bruxelles. Les Éditions d'organisation, Paris, 119 p.*

**Laforge Monique (1992) :** « La ville plus attrayante que la banlieue » in Franc-vert vol. 9 no. 4, août 1992, p 8 à 9.

**Larochelle P., Després C., Blais M. (1998) :** « Requalifier la banlieue, le cas de la densification résidentielle à Charlesbourg ». In Urbanité, vol. , n° 4, hiver 1998, p28 à 29.

**Marbek Ressources consultants Ltd. (1991) :** Le logement durable : document d'information pour le projet de concours de conception de logements pour la ville de Montréal, SCHL.

**McHarg Ian L. (1980) :** Composer avec la nature. Cahiers de l'IAURIF, vol. 58-59.

**Merlin Pierre (1994) :** « La croissance urbaine » in Que sais-je, 126 p.

**Murphy Peter W. (1998) :** « Ajout d'un deuxième logement à la maison unifamiliale de type bungalow : l'expérience de Charlesbourg » in Revue québécoise d'urbanisme, vol. 18 n° 1, p 15 à 17.

**Polèse, Mario (1994) :** Économie Urbaine et régionale, Economica, 400 p.

**Ravetz, J. (1996) :** « Towards a sustainable city region » in Town & Country planning, vol. 65, no 5, p152 à 154.

**Ray Tomalty (1997) :** La métropole compacte : gestion de la croissance et densification à Vancouver, Toronto et Montréal. Publications du CIRUR, Toronto, 219 p.

*Roseland, M. (1992) : Le développement durable des centres urbains, Table ronde sur l'environnement et l'économie, Ottawa, 374 p.*

*Vergès-Escuin R. (1972) : Aménagement et système économique, chap. VIII et IX, p. 93 à 114.*

*Vaillancourt, J-G. (1995) : « Penser et concrétiser le développement durable » in Écodécision, hiver 1995, p 24 à 29.*

*Zoller Henry (1972) : Localisation résidentielle, décision des ménages et développement suburbain, 235 p.*

❖ **Bibliographie sur Ottawa-Carleton**

*Commission d'étude pour le remaniement d'Ottawa-Carleton (1975) : Ottawa-Carleton à l'étude : un manuel de renseignement de base, 166 p.*

*Cumming Cockburn Ltd (1997) : Ottawa-Carleton, Local urban infrastructure cost assessment study. Regional Municipality of Ottawa-Carleton 10 p.*

*Delphi Associates Limitée (1995) : Plan directeur des transports : abrégé coût total des déplacements dans la MROC. La Municipalité Régionale d'Ottawa-Carleton, Service de l'environnement et des transports, 5 p.*

*Essiambre-Phillips-Desjardins Associates Ltd. & al. (1997) : Approches traditionnelles et nouvelles en matière d'aménagement, Phase 1 : coûts de l'infrastructure. SCHL, 43 p.*

*KPMG / IBI Group (1998) : Étude Globale d'OC Transpo, sommaire du rapport intérimaire décrivant les options stratégiques, 24 p.*

*La Municipalité Régionale d'Ottawa-Carleton (1997) : Sommaire plan directeur des transports, 10 p.*

*La Municipalité Régionale d'Ottawa-Carleton (1997) : Plan directeur, Municipalité Régionale d'Ottawa-Carleton, 188 p.*

*La Municipalité Régionale d'Ottawa-Carleton (1996) : NCR enquête OD 1995, planification et administration ADI Ltd. Trans 43 p.*

*La Municipalité Régionale d'Ottawa-Carleton (1996) : Les tendances économiques et leurs incidences sur Ottawa-Carleton. Services de l'urbanisme et des biens immobiliers, division des politiques, 7 p.*

*La Municipalité Régionale d'Ottawa-Carleton (1995) : Vers l'an 2021 : dix tendances qui pourraient faire toute la différence. Services de l'urbanisme et des biens immobiliers, division communautaire, 6 p.*

*La Municipalité Régionale d'Ottawa-Carleton (1994) : Planifions notre région : Étude sur la demande d'eau sommaire. Services environnementaux, 9 p.*

*La Municipalité Régionale d'Ottawa-Carleton (1992) : Sur la trace de nos pas, un cadre de référence pour l'examen environnemental du plan régional. Service de l'urbanisme, 24 p.*

*Ottawa-Carleton (1997) : Local urban infrastructure cost assessment study.*

*Région d'Ottawa-Carleton (1998) : Données démographiques et économiques. Service de l'urbanisme et d'appropriation des demandes d'aménagement.*

*Region of Ottawa-Carleton (1998) : Alternative development standards Monitoring report. Gloucester pilot project, final report, 21p.*

*The Regional Municipal / Working Group on Housing (1996) : Background paper on compact development. Regional plan review, 23 p.*

*Regional Municipality of Ottawa-Carleton (1992) : Marlborough forest, Regional Municipality of Ottawa-Carleton planning department (dépliant publicitaire).*

*Regional Municipality of Ottawa-Carleton (1995) : Understanding residential density. Regional plan review, Planning & Property department, 17 p.*

❖ **Document Internet :**

*Barcelo M. (1998) : Costing Urban sprawl in Canada, 31 p.*

[http://membres.tripod.fr/Alain\\_Michel/index.html](http://membres.tripod.fr/Alain_Michel/index.html)

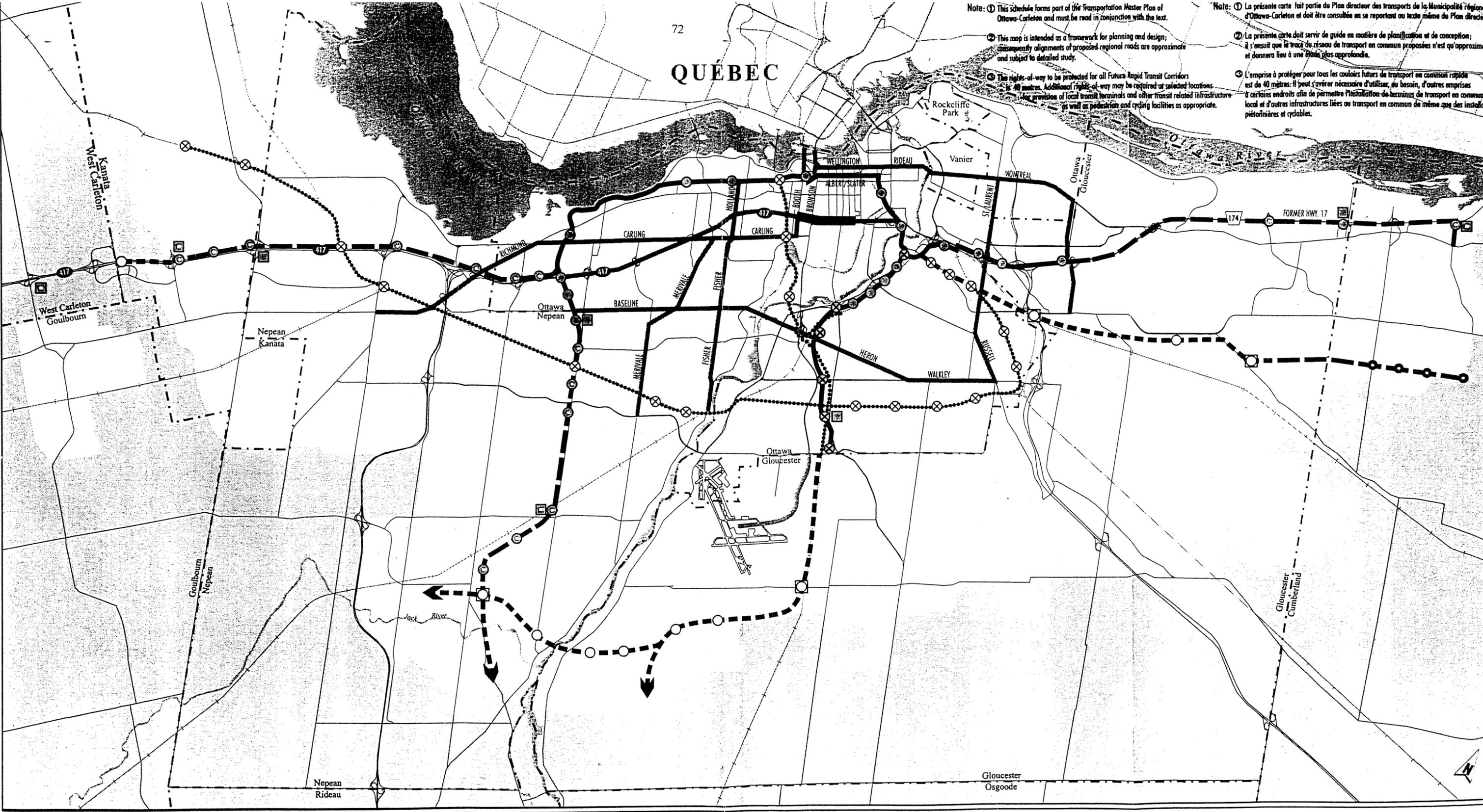
*Statistiques Canada (1996) Profil statistique des différentes collectivités de la MROC. <http://ww2.statcan.ca/français/profil>*

*Site web de la MROC (1999) : <http://www.mroc.on.ca>*

# QUÉBEC

Note: ① This schedule forms part of the Transportation Master Plan of Ottawa-Carleton and must be read in conjunction with the text.  
 ② This map is intended as a framework for planning and design; consequently alignments of proposed regional roads are approximate and subject to detailed study.  
 ③ The rights-of-way to be protected for all Future Rapid Transit Corridors is 40 metres. Additional rights-of-way may be required at selected locations for provision of local transit terminals and other transit related infrastructure as well as pedestrian and cycling facilities as appropriate.

Note: ① La présente carte fait partie du Plan directeur des transports de la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton et doit être consultée en se reportant au texte même du Plan directeur.  
 ② La présente carte doit servir de guide en matière de planification et de conception; il s'ensuit que le tracé du réseau de transport en commun proposées n'est qu'approximatif et donnera lieu à une étude plus approfondie.  
 ③ L'emprise à protéger pour tous les couloirs futurs de transport en commun rapide est de 40 mètres. Il peut s'avérer nécessaire d'utiliser, au besoin, d'autres emprises à certains endroits afin de permettre l'installation de terminus de transport en commun local et d'autres infrastructures liées au transport en commun de même que des installations piétonnières et cyclables.



**RAPID TRANSIT CORRIDORS**  
 EXISTING (TRANSITWAY) ACTUEL (TRANSITWAY)  
 FUTURE (LOCATION DEFINED) FUTUR (ENDROIT DÉTERMINÉ)  
 FUTURE (LOCATION UNDEFINED) FUTUR (ENDROIT NON DÉTERMINÉ)  
 FUTURE (RAIL RAPID TRANSIT) FUTUR (TRANSPORT FERROVIAIRE RAPIDE)

**TRANSIT PRIORITY CORRIDORS** **COULOIRS PRIORITAIRES DE TRANSPORT EN COMMUN**

**RAPID TRANSIT STATIONS**  
 EXISTING ACTUEL  
 FUTURE (DEFINED) FUTUR (ENDROIT DÉTERMINÉ)  
 FUTURE (POTENTIAL) FUTUR (POSSIBLE)  
 POTENTIAL RAIL TRANSPORT FERROVIAIRE POSSIBLE

**PARK & RIDE LOTS**  
 EXISTING ACTUEL  
 FUTURE (DEFINED) FUTUR (ENDROIT DÉTERMINÉ)  
 FUTURE (UNDEFINED) FUTUR (ENDROIT NON DÉTERMINÉ)

Prepared by: PLANNING & DEVELOPMENT APPROVALS DEPARTMENT - MROC, SEPT. 1997

**COULOIRS DE TRANSPORT EN COMMUN RAPIDE**  
 ACTUEL (TRANSITWAY)  
 FUTUR (ENDROIT DÉTERMINÉ)  
 FUTUR (ENDROIT NON DÉTERMINÉ)  
 FUTUR (TRANSPORT FERROVIAIRE RAPIDE)

Figure 17. Réseau du transport urbain.  
 Source: MROC, 1997, Plan directeur.