

FÉDÉRATION CANADIENNE DES MUNICIPALITÉS

LA QUALITÉ DE VIE DANS LES
MUNICIPALITÉS CANADIENNES

*Croissance, économie
et environnement
urbain*

RAPPORT THÉMATIQUE N° 3



Systeme de rapports de la FCM
sur la qualité de vie

MESSAGE DE LA PRÉSIDENTE

LA CROISSANCE ÉCONOMIQUE CONTRIBUE à notre qualité de vie, mais elle peut également avoir des conséquences non voulues.

Nous pouvons le constater dans les défis environnementaux créés par les économies des villes canadiennes en forte croissance à la fin des années 1990, comme on le décrit dans le présent rapport, *Croissance, économie et environnement urbain*, le troisième de la série des rapports thématiques du Système de rapports sur la qualité de vie.

Le rapport indique que, même si la croissance économique et démographique contribue à la prospérité des collectivités, elle a également des conséquences importantes sur l'environnement qui doivent être bien gérées et qui exigent une réponse coordonnée de tous les ordres de gouvernement. Le rapport démontre la nécessité pour les gouvernements municipaux, fédéral et provinciaux de travailler ensemble pour relever les défis créés par la croissance. Bon nombre de défis auxquels sont confrontées les villes et les collectivités du Canada sont associés à des problèmes plus vastes qui ne peuvent être réglés uniquement par les gouvernements municipaux.

C'est la raison pour laquelle la FCM demande depuis longtemps que toute nouvelle entente pour les villes et les collectivités soit assortie d'un nouveau partenariat intergouvernemental. Les gouvernements municipaux continueront de jouer un rôle de chef de file dans les questions qui touchent leur collectivité, mais nous avons besoin de la coopération de tous les ordres de gouvernement pour trouver et appliquer des solutions à long terme.

Nous constatons des signes de progrès. Le budget fédéral de février 2005 a alloué aux gouvernements municipaux 600 millions de dollars en revenus de la taxe sur l'essence et un montant additionnel de 300 millions de dollars pour les Fonds municipaux verts de la FCM. Les revenus de la taxe sur l'essence peuvent être utilisés pour moderniser les stations de traitement des eaux, et améliorer et élargir les services de transport public. La somme additionnelle de 300 millions de dollars pour les Fonds municipaux verts nous aidera à continuer d'appuyer le genre d'études et de projets qui ont jusqu'à maintenant permis de lever plus de 1,3 milliard de dollars en investissements, tout en procurant des avantages environnementaux importants.

L'équilibre entre un environnement sain et la croissance économique est un des principaux défis auxquels sont confrontés les gouvernements municipaux dans leur lutte pour préserver la qualité de vie dans leurs collectivités. Nous espérons que ce rapport et les autres de cette série offriront aux conseils municipaux les outils dont ils ont besoin pour bien relever ces défis.

Nous remercions les 20 gouvernements municipaux participants pour leur appui, le Comité permanent de la FCM sur le développement social pour sa contribution et les membres de l'Équipe technique de la qualité de vie pour leur participation à l'élaboration de ce rapport.

La présidente, Fédération canadienne des municipalités
Ann MacLean

MESSAGE DE LA PRÉSIDENTE DE L'ÉQUIPE TECHNIQUE

AU CANADA, TOUS RECONNAISSENT que les villes et les collectivités sont un élément essentiel pour préserver notre prospérité et notre qualité de vie. Nous avons besoin de collectivités dynamiques et saines pour attirer les gens créateurs et qualifiés si essentiels pour assurer le succès du Canada. Ce succès et ce dynamisme reposent sur des collectivités viables.

Ce rapport, *Croissance, économie et environnement urbain*, est le troisième d'une série de rapports thématiques du Système de rapports sur la qualité de vie (SRQDV). Il traite des défis auxquels sont confrontées les collectivités urbaines dans leurs efforts en vue d'équilibrer la croissance économique et un environnement sain.

Un environnement sain est nécessaire pour maintenir la vitalité économique. Nous avons besoin d'un environnement sain pour nous fournir un climat vivable, de l'eau et de l'air purs, des sources de nourriture et de fibres, et des matières premières. Si la santé de notre environnement souffre, la qualité de vie dans nos collectivités en souffrira également.

Les collectivités doivent gérer la croissance de façon à protéger l'environnement naturel, tout en s'assurant que la qualité de vie dont nous bénéficions aujourd'hui sera accessible aux générations futures. Les gouvernements municipaux jouent un rôle important pour protéger l'environnement en gérant l'eau potable, le traitement des eaux usées, les déchets, les pesticides, l'occupation du sol, les transports et la planification de l'énergie.

Nous avons réalisé des progrès, mais il existe encore des défis environnementaux majeurs et beaucoup des questions examinées dans le présent rapport se retrouveront devant les conseils municipaux. De récentes initiatives du gouvernement du Canada, comme le transfert des revenus de la taxe sur l'essence aux gouvernements municipaux, pourraient aider de façon importante les gouvernements municipaux à encourager le développement durable.

Les municipalités membres de la FCM ont déjà commencé à mettre en oeuvre des stratégies qui aideront à réduire les polluants qui causent le smog et nuisent à la qualité de vie. Les programmes de la FCM, comme les Fonds municipaux verts, le programme Partenaires dans la protection du climat et l'InfraGuide, encouragent et aident le secteur municipal et le gouvernement du Canada à travailler ensemble pour protéger l'environnement.

Ce rapport et les autres rapports de la série se veulent des outils de planification pour aider les gouvernements municipaux à relever ces défis et d'autres défis touchant la qualité de vie dans nos collectivités. Nous espérons qu'il aidera les gouvernements municipaux à établir un équilibre entre les principaux déterminants de la qualité de vie, qui sont : la croissance économique et un environnement sain.

Je tiens à remercier tous ceux qui ont collaboré à la préparation du présent rapport : le personnel de la FCM, les membres de l'Équipe technique sur la qualité de vie, ainsi que le consultant Michel Frojmovic, directeur de la firme Acacia Consulting and Research.

La présidente, Équipe technique sur la qualité de vie,
Brenda Hogg, conseillère

INDICATEURS DU SRQDV DE LA FCM

Table 1 Indicateurs du SRODV de la FCM

Données démographiques générales (DDG)	Logement abordable et convenable (LAC)	Engagement civique (EC)	Infrastructures communautaires et sociales (ICS)	Éducation (ED)	Emploi (EM)	Économie locale (EL)	Environnement naturel (EN)	Santé personnelle et communautaire (SPC)	Sécurité financière personnelle (SFP)	Sécurité personnelle (SP)
DDG1 Croissance démographique	LAC1 30 % et plus du revenu pour le logement	EC1 Participation au scrutin	ICS1 Listes d'attente – logement social	ED1 Niveau d'études	EM1 Taux d'emploi / de chômage	EL1 Faillites d'entreprises	EN1 Qualité de l'air	SPC1 Nouveau-nés de faible poids	SFP1 Abordabilité de la municipalité	SP1 Jeunes contrevenants
DDG2 Composition des ménages et des familles	LAC2 50 % et plus du revenu pour le logement	EC2 Femmes dans les gouvernements municipaux	ICS2 Loyers adaptés aux revenus	ED2 Niveau d'alphabetisation	EM2 Qualité des emplois	EL2 Faillites de consommateurs	EN2 Transport urbain	SPC2 Grossesses parmi les adolescentes	SFP2 Familles vivant de l'AE/ de l'aide sociale	SP2 Crimes violents
DDG3 Revenu moyen	LAC3 Besoins impérieux de logements	EC3 Circulation des journaux	ICS3 Allocation d'aide sociale	ED3 Éducation des adultes	EM3 Emplois de longue durée	EL3 Taux de salaires horaires	EN3 Densité de population	SPC3 Mortalité de bébés prématurés	SFP3 Ratio de dépendance économique	SP3 Crimes contre la propriété
DDG4 Locataires et propriétaires	LAC4 Logements inférieurs aux normes	EC4 Bénévolat	ICS4 Nombre de places subventionnées en garderies	ED4 Dépenses d'éducation	EM4 Remplacement de la main-d'œuvre	EL4 Changement dans le revenu familial	EN4 Consommation d'eau	SPC4 Pertes d'heures de travail	SFP4 Familles monoparentales	SP4 Blessures et empoisonnements
DDG5 Mobilité de la population	LAC5 Sans-abri : nouvelles tendances	EC5 Dons caritatifs	ICS5 Coût des transports collectifs	ED5 Éléves par classe		EL5 Permis de construction	EN5 Traitement des eaux usées	SPC5 Suicides	SFP5 Proportion de familles à faible revenu	
DDG6 Proportion née à l'étranger	LAC6 Taux de disponibilité		ICS6 Professionnels de services sociaux	ED6 Ratio élève-enseignant			EN6 Déchets solides	SPC6 Mortalité infantile	SFP6 Enfants vivant dans la pauvreté	
DDG7 Groupes de nouveaux arrivants	LAC7 Mises en chantier de logements locatifs		ICS7 Dépenses privées de soins de santé	ED7 Frais de scolarité au niveau post-secondaire			EN7 Empreinte écologique		SFP7 Écart de revenu	
DDG8 Langue parlée à la maison	LAC8 Loyer mensuel			ED8 Dépenses d'études privées			EN8 Qualité des cours d'eau de baignade			
DDG9 Minorités visibles										
DDG10 Population autochtone										

La table 1 énumère les 72 indicateurs du Système de rapports sur la qualité de vie. Les cellules ombragées désignent les indicateurs traités dans le présent rapport, *Croissance, économie et environnement urbain*.

TABLE DES MATIÈRES

Aperçu.....	i
Sommaire et conclusions	ii
Tendances démographiques, économiques et environnementales	ii
Tendances dans les grandes villes et les régions.....	iii
L'évaluation des données environnementales : une tâche difficile	iii
Conséquences pour les gouvernements municipaux	iii
Partie 1. Introduction et tour d'horizon	1
Croissance, économie et environnement des villes canadiennes	1
Maintenir la qualité de vie par la gestion de la croissance	1
Liens entre l'environnement et l'économie.....	4
Partie 2. Croissance de la population et des ménages	5
Croissance des ménages.....	6
Expansion des habitations résidentielles à moindre densité.....	7
Évaluation de la densité et de l'étalement urbains	8
Conséquences pour les gouvernements municipaux.....	9
Partie 3. Croissance des revenus et de l'économie	11
Virage économique	11
Revenu médian des ménages.....	12
Partie 4. Gestion des déchets solides municipaux.....	15
Quantité de déchets ménagers recueillis par personne.....	16
Programmes de recyclage et de réacheminement des déchets municipaux.....	16
Volume de déchets éliminés	17
Partie 5. Transport et qualité de l'air.....	19
Domination de la voiture pour les déplacements journaliers.....	20
Distances de déplacement	20
Qualité de l'air	21
Conséquences pour les gouvernements municipaux.....	24
Partie 6. Approvisionnement en eau et qualité de l'eau des municipalités.....	27
Consommation par habitant	27
Traitement des eaux usées des municipalités	28
Qualité des eaux utilisées à des fins récréatives.....	29
Conséquences pour les gouvernements municipaux.....	30
Annexe 1 : Définitions de la densité dans différentes collectivités.....	31

Les annexes ci-dessous sont accessibles à la page Qualité de vie du site Web de la FCM, à <http://www.fcm.ca>.

SRQDV – Rapport sur les enjeux 3 –Annexes techniques.doc (en anglais seulement)

SRQDV – Rapport sur les enjeux 3- Graphiques du rapport.xls

Les premiers rapports ont été publiés en 1999 et en 2001. La troisième et présente série de rapports a commencé par le *Rapport sur les faits saillants*, publié en avril 2004, suivi de trois rapports thématiques fondés sur les constatations présentées dans le Rapport sur les faits saillants, soit Revenus, logement et nécessités de la vie (2004), Sociétés dynamiques et changement social (2005) et celui-ci, Croissance, économie et environnement urbain. Les tableaux et les rapports sur les indicateurs du SRQDV sont accessibles à <http://www.fcm.ca>

Le Rapport sur les faits saillants de 2004 s'appuyait sur des indicateurs sélectionnés du SRQDV pour illustrer l'évolution survenue dans six facteurs clés de qualité de vie durant la période 1991 à 2001. L'analyse a été réalisée dans le cadre défini par la FCM, en tenant pour acquis que la qualité de vie est rehaussée et renforcée dans les municipalités qui assurent :

1. le développement et le maintien d'une économie locale prospère;
2. la protection et l'amélioration de l'environnement naturel et bâti;
3. des possibilités de réaliser les objectifs, espoirs et aspirations personnels;
4. la promotion d'un partage juste et équitable des ressources communes;
5. la possibilité, pour les résidents, de satisfaire leurs besoins fondamentaux;
6. le soutien de riches interactions sociales et de l'inclusion de tous les résidents dans la vie communautaire.

Quelle que soit la municipalité, divers facteurs interreliés influent sur la qualité de vie, dont des logements abordables et convenables, l'engagement civique, les infrastructures communautaires et sociales, l'éducation, l'emploi, l'économie locale, l'environnement naturel, la santé personnelle et communautaire, la sécurité financière personnelle et la sécurité personnelle².

En s'appuyant sur ce cadre, le *Rapport sur les faits saillants* a montré que la qualité de vie était menacée et s'était détériorée pour un nombre considérable de résidents des 20 municipalités participantes entre 1991 et 2001. Bien que la progression générale du taux de fréquentation au niveau postsecondaire, de la croissance de l'emploi et de l'accession à la propriété ait pu indiquer une amélioration de la situation, elle n'a pas su compenser les conséquences de l'écart de revenu de plus en plus profond, des changements intervenus dans les programmes sociaux et des pressions accrues sur l'environnement urbain. Ce Rapport a aussi fait état d'une période de fortes perturbations commençant par le grave ralentissement économique de 1991 à 1996, suivi d'une remontée générale des niveaux de revenu et du recul des taux de pauvreté et des problèmes d'abordabilité des logements entre 1996 et 2001. Malheureusement, cette reprise n'a été que partielle et n'a pas profité également à tous les ménages.

Le présent rapport *Croissance, économie et environnement urbain* s'attarde sur un groupe plus restreint de tendances qui se sont manifestées pendant cette même période de 10 ans et qui ont eu une incidence sur l'économie locale et l'environnement naturel des 20 collectivités participant au SRQDV. Comme dans les rapports précédents, l'accent est mis sur les tendances qui ont touché toutes les municipalités. Toutefois, le rapport fait aussi ressortir les écarts à ce chapitre parmi ces 20 collectivités, de même que les différences par rapport aux tendances observées dans ces collectivités et celles observées dans le reste du Canada. Un ensemble de graphiques statistiques et de cas provenant des municipalités membres du SRQDV permet d'illustrer ces tendances³.

Le tour d'horizon présenté dans le présent rapport est l'œuvre de Dennis O'Farrell, Chef, Indicateurs, Bureau national des indicateurs et rapports, Environnement Canada [tel qu'indiqué à la note de bas de page 6, page 1]. Dans son tour d'horizon, M. O'Farrell fait ressortir les liens qui peuvent être inférés entre le genre de tendances en matière de croissance montrées dans le rapport et l'état de l'environnement.

² Cette définition a été élaborée et adoptée par l'équipe technique du SRQDV, composée de représentants de la FCM et de chacune des 20 municipalités participantes au Système.

³ L'ensemble complet des tableaux ainsi que des graphiques supplémentaires sont accessibles à <http://www.fcm.ca/> Une certaine prudence est de mise dans la comparaison des 20 collectivités : par exemple, les centres très urbanisés comme Vancouver présentent des caractéristiques très différentes des municipalités régionales comportant davantage de banlieues et de zones rurales.

SOMMAIRE ET CONCLUSIONS

La gestion de la croissance démographique et économique représente sans aucun doute l'un des grands défis des municipalités canadiennes. Certes, la croissance est un signe de vitalité dans une collectivité, mais elle n'est pas toujours « viable » sur le plan écologique. Une économie locale dynamique est généralement considérée comme un facteur favorisant la qualité de vie, mais la croissance constante de la population urbaine, des revenus et de l'activité économique peut avoir à la longue des conséquences négatives sur la qualité de l'air, de l'eau et du sol.

Dans le contexte de la croissance économique, les gouvernements municipaux doivent donc de plus en plus envisager des modifications sensibles à la façon dont les ressources sont consommées et que les déchets sont produits et gérés. Ces modifications sont nécessaires afin de maintenir la qualité de vie pour les générations à venir.

Ce rapport explore les tendances au chapitre de l'environnement naturel observées dans 20 collectivités canadiennes durant la croissance démographique et économique de la période de 1991 à 2001. Il met l'accent en particulier sur les tendances environnementales au cours de la seconde partie de cette décennie, au plus fort de la croissance économique. Le rapport explore aussi la portée de ces tendances sur les gouvernements municipaux et fait état de certaines des mesures prises par les municipalités pour gérer l'économie et prévenir les répercussions nocives sur l'environnement.

Les indicateurs et les tendances dont il est question dans ce rapport ont trait, précisément, à deux des six facteurs de qualité de vie fondamentaux du Système de rapports sur la qualité de vie de la FCM, soit le facteur 1, « le développement et le maintien d'une

économie locale prospère » et le facteur 2, « la protection et l'amélioration de l'environnement naturel et bâti ». Le rapport comporte également une introduction et d'autres éléments fournis par Environnement Canada ou tirés des résultats du récent rapport *Empreintes écologiques*⁴.

Tendances démographiques, économiques et environnementales

Le présent rapport examine principalement cinq groupes de tendances démographiques, économiques et environnementales manifestes dans les 20 collectivités du SRQDV entre 1991 et 2002.

La première tendance, présentée à la partie 2, est le taux de croissance plus élevé des ménages que de la population pendant la période 1991 à 2001. Sauf quelques exceptions, l'accroissement du nombre des ménages s'est traduit par des formes de lotissement résidentiel à faible densité, comme des maisons unifamiliales ou jumelées, plutôt que des habitations en copropriété ou des habitations locatives. Ce phénomène a contribué, dans certains cas, à l'étalement urbain, à la hausse des coûts d'infrastructures, à la congestion des routes, aux faibles taux d'usagers du transport collectif et à la perte de vitalité des centres-villes.

Un deuxième groupe de tendances bien définies et présentées à la partie 3 a trait à la croissance de l'activité de construction, des revenus des ménages et du taux d'emploi dans les 20 collectivités. Comme l'ont révélé nettement les indicateurs, la première partie de la décennie a coïncidé avec une période de faible croissance suivie d'une seconde partie de forte reprise. Tel que l'avait indiqué le rapport de la FCM, *Empreintes écologiques des municipalités et des régions canadiennes*, la croissance des revenus et de l'économie est liée, généralement sinon nécessairement, aux pressions accrues sur l'environnement urbain.

La partie 4 décrit les tendances dans la collecte et le réacheminement des déchets solides municipaux entre 1991 et 2002. Bien que la totalité des 20 collectivités participant au SRQDV n'aient pas disposé de données chronologiques exhaustives et comparables, les constatations indiquent une hausse constante des déchets ménagers acheminés aux lieux d'enfouissement municipaux pendant cette période, et ce,

⁴ FCM, *Empreintes écologiques des municipalités et des régions canadiennes* (2004), www.fcm.ca/qol3_f/eco-f.pdf

malgré une augmentation soutenue du recyclage et du réacheminement des déchets. Les volumes de déchets solides de plus en plus élevés ont incité les municipalités à intensifier leurs programmes de réacheminement des déchets et à instaurer de nouveaux lieux d'enfouissement, lesquels contribuent à la détérioration de l'environnement et augmentent les risques de contamination du sol et de l'eau.

La partie 5 porte sur les tendances dans les habitudes de déplacement et la qualité de l'air. Les données accessibles pour les années 1996 et 2001 indiquent que la voiture particulière a dominé encore fortement dans les déplacements entre la maison et le travail. Les distances de déplacement ont été légèrement plus longues, alors que les résidents des centres très peuplés ont dû se déplacer sur de plus grandes distances que la moyenne canadienne. Les tendances dans les habitudes de déplacement n'ont été responsables qu'en partie de la pollution de l'air, mais les concentrations d'ozone troposphérique se sont maintenues souvent au-dessus des niveaux acceptables de 1996 à 2001. De plus, les alertes au smog ont augmenté dans plusieurs des municipalités participant au SRQDV, soulevant d'inquiétantes préoccupations pour la santé.

La partie 6 est consacrée à la revue des tendances dans l'approvisionnement en eau et l'épuration des eaux usées dans les 20 collectivités participant au SRQDV. Les constatations tirées des données de la Base de l'utilisation (de l'eau) par les municipalités d'Environnement Canada indiquent que la consommation d'eau a augmenté un peu dans les 20 collectivités participantes entre 1991 et 1999, mais qu'elle est demeurée bien en dessous de la moyenne nationale. En plus de grever une précieuse ressource naturelle, la demande croissante en eau exige de nouveaux investissements dans les réseaux d'aqueduc et d'égouts et les systèmes d'épuration. Dans l'ensemble, les systèmes de traitement des eaux usées ont pu soutenir le rythme de la croissance, et la proportion d'eaux usées non soumise au moins au traitement secondaire a été peu élevée et en régression. Pendant ce temps, plusieurs municipalités ont dû fermer des plages à répétition à cause de problèmes de qualité d'eau.

Tendances dans les grandes villes et les régions
Les parties 2 à 6 mettent l'accent sur les tendances qui se sont manifestées dans l'ensemble des 20 collectivités, et présentent certaines comparaisons par

rapport à des tendances observées dans le reste du Canada. Chaque partie fait ressortir des écarts considérables dans les tendances relevées dans les diverses régions et villes de différentes tailles. Par exemple, des différences notables sont mises en relief entre les deux grands centres urbains de Vancouver et de Toronto et les 18 autres collectivités sur le plan de la croissance démographique et de la densité des nouveaux lotissements ainsi que des habitudes de déplacement.

L'évaluation des données environnementales : une tâche difficile

Dans le cadre du présent rapport, la difficulté d'évaluer adéquatement et uniformément les tendances environnementales sur certains plans est apparue dans toute sa complexité. Cette contrainte complique le suivi de certains aspects, soit la densité de la construction, les taux de collecte et de réacheminement des déchets solides, de même que la qualité des eaux utilisées à des fins récréatives. De plus, certaines des données tirées de sources statistiques nationales, dont celles sur la qualité de l'air et la consommation d'eau, sont difficiles à interpréter ou présentent des incohérences au chapitre de la collecte de données au fil des ans. Il y aurait lieu sans doute d'étudier les solutions possibles.

Conséquences pour les gouvernements municipaux

L'obligation de gérer la croissance en assurant un développement durable représente une tâche d'une telle ampleur et d'une telle complexité que les municipalités sont souvent incapables de l'assumer seules. En fait, un grand nombre des mesures requises pour gérer la croissance et protéger l'environnement sont de compétence provinciale ou fédérale. Mais les municipalités jouent néanmoins un rôle important et à plusieurs facettes dans ce processus. C'est ainsi qu'elles sont en mesure d'adopter des politiques limitant le développement et encourageant des formes de lotissements de plus grande densité, de mettre en œuvre des programmes axés sur le réacheminement des déchets solides des lieux d'enfouissement, et d'élaborer des mesures pour gérer la demande de transport et de promotion de la conservation de l'eau.

Tableau 1 : Municipalités participant au SRQDV de la FCM – 2004

Municipalité ⁵	Nom abrégé employé dans les tableaux et graphiques	Province	Population (2001)
Vancouver (Ville)	Vancouver	Colombie-Britannique	545 670
Calgary (Ville)	Calgary	Alberta	878 870
Edmonton (Ville)	Edmonton	Alberta	666 105
Saskatoon (Ville)	Saskatoon	Saskatchewan	196 810
Regina (Ville)	Regina	Saskatchewan	178 225
Winnipeg (Ville)	Winnipeg	Manitoba	619 545
Windsor (Ville)	Windsor	Ontario	208 405
London (Ville)	London	Ontario	336 540
Sudbury (Ville – Grand Sudbury)	Sudbury	Ontario	155 220
Waterloo (Municipalité régionale)	Waterloo	Ontario	438 515
Hamilton (Ville)	Hamilton	Ontario	490 265
Halton (Municipalité régionale)	Halton	Ontario	375 230
Peel (Municipalité régionale)	Peel	Ontario	988 945
York (Municipalité régionale)	York	Ontario	729 255
Toronto (Ville)	Toronto	Ontario	2 481 495
Niagara (Municipalité régionale)	Niagara	Ontario	410 575
Kingston (Ville)	Kingston	Ontario	114 195
Ottawa (Ville)	Ottawa	Ontario	774 075
Québec (Communauté métropolitaine)	CMQ	Québec	674 700
Halifax (Municipalité régionale)	Halifax	Nouvelle-Écosse	359 185

Source : Données sur la population de Statistique Canada, Recensement de 2001

⁵ Les 20 participants au Système de rapports sur la qualité de vie sont désignés par l'appellation de « municipalités » ou de « collectivités » dans le rapport bien que leur statut juridique puisse différer. Comme le montre le tableau 1, ils sont formés de 13 villes, de six municipalités régionales et d'une communauté métropolitaine. Un guide sur la géographie du SRQDV, accessible à <http://www.fcm.ca>, décrit en détail les termes et les questions qui en découlent.

PARTIE 1 | INTRODUCTION ET TOUR D'HORIZON⁶

Croissance, économie et environnement des villes canadiennes

Les 20 collectivités du SRQDV constituent un échantillon représentatif d'expériences au sein du Canada urbain. Le spectre d'examen du présent rapport est vaste, englobant à la fois la *croissance physique et économique* et des enjeux environnementaux et économiques d'envergure locale et mondiale.

La *croissance physique* s'évalue en termes de population, de structures et d'utilisation du sol, tandis que la *croissance économique* renvoie à la valeur des échanges économiques dans une municipalité donnée qui peut être quantifiée et cumulée. Ces genres de croissance sont inextricablement liés et tributaires d'enjeux environnementaux tant locaux que mondiaux. L'activité industrielle et l'utilisation des véhicules dans les limites municipales peuvent avoir une incidence directe sur la qualité de l'environnement des résidents. Parallèlement, l'ampleur de la consommation dans une ville donnée et la pollution et les déchets qu'elle produit peuvent avoir des conséquences importantes sur une région, sur un pays et sur le monde. Les rejets d'eaux usées municipales, par exemple, représentent l'un des flux d'effluents les plus élevés, en volume, au pays⁷.

Il est important d'avoir une perspective globale du rôle des municipalités par rapport à l'environnement et à l'économie, parce que les villes et les collectivités sont reliées ensemble par le déplacement de grandes quantités de matières et d'énergie d'un écosystème à un autre. Ces liens sont tant d'ordre économique qu'écologique. En réalité, ces liens sont tellement puissants que si des solutions d'envergure sont adoptées au niveau urbain et partagées avec les autres municipalités, les effets s'en feront sentir à l'échelle nationale et internationale. Par exemple, si toutes les

municipalités canadiennes réussissaient à augmenter le nombre d'utilisateurs du transport collectif de 20 pour cent tout en réduisant l'usage des véhicules dans la même proportion, les émissions de gaz à effet de serre produits par les véhicules diminueraient dans l'ensemble du Canada d'environ 13 pour cent⁸. Par conséquent, la façon dont les villes et les collectivités sont aménagées, construites, gardées en bon état et gérées déterminera dans une large mesure le degré de succès qu'obtiendra le développement durable au Canada.

Maintenir la qualité de vie par la gestion de la croissance

Examiner l'environnement et l'économie durables sous l'angle de la qualité de vie dans les villes révèle que la qualité de vie est tributaire de deux conditions incontournables : un environnement sain et une économie saine. Même si leur coexistence a souvent soulevé des doutes dans le passé, dans une démarche de développement durable, il faut trouver le moyen d'optimiser les deux.

Pendant la période de 1971 à 2001, la population urbaine a grimpé de 16 à 24 millions au Canada, ce qui représente une hausse de 50 pour cent⁹. Les villes canadiennes ont donc connu pendant ce temps divers degrés de croissance démographique et de développement économique. Quelques régions urbaines, comme le Grand Vancouver et la région du Grand Toronto, ont dû faire face à un rythme de croissance très soutenu. Des collectivités de toutes les régions du Canada ont profité et continueront de profiter des avantages engendrés par la croissance, notamment une économie vigoureuse et diversifiée, des maisons d'enseignement supérieur et une grande fécondité artistique, culturelle et récréative.

⁶ La présente partie a été élaborée par Dennis O'Farrell, chef, Indicateurs, Bureau national des indicateurs et rapports, Environnement Canada.

⁷ Environnement Canada, *Rapport sur l'état de l'environnement*, « État des effluents urbains au Canada » (Élaboré pour le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux du Canada, Ottawa, 2001).

⁸ Basé sur un calcul approximatif d'une baisse de 20 pour cent des passagers-kilomètres des véhicules, ajouté au passagers-kilomètres du transport collectif, et en se fondant sur l'estimation des émissions de CO₂ pour les deux modes de transport avec des charges réelles. Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada. *Directions : le rapport final de la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada*, volume 2, chapitre 7, Effets environnementaux du transport interurbain des voyageurs [trad. libre], (1992).

⁹ N. Hoffman, G. Filoso et M. Schofield, *Bulletins d'analyse - Régions rurales et petites villes du Canada*, vol. 6, n° 1, « La perte de terres agricoles cultivables au Canada » (Ottawa, Statistique Canada, 2005)

ENCADRÉ 1 - ANALYSE DE L'EMPREINTE ÉCOLOGIQUE

La complexité des liens entre la croissance et l'environnement naturel a fait l'objet d'un récent rapport de la FCM intitulé *Empreintes écologiques des municipalités et des régions canadiennes*. L'analyse de l'empreinte écologique est un outil employé pour évaluer la viabilité écologique des ménages, des commerces et d'autres organisations qui forment une collectivité. Une empreinte écologique est une mesure de la demande exercée sur la nature par la collectivité; elle quantifie la terre et l'eau monopolisées par la collectivité pour produire les ressources qu'elle consomme et absorber les déchets qu'elle rejette.

L'analyse des empreintes écologiques à l'échelle nationale au Canada indique que les Canadiens occupent, en moyenne, une superficie de 7,25 hectares de terrain et de mer pour satisfaire leurs besoins et désirs individuels (voir le graphique 1). Bien que la biocapacité disponible au Canada soit de 14,2 hectares par habitant, à l'échelle de la planète, la quantité de terre et de mer productive disponible pour répondre aux besoins de chacun des habitants n'est que de 1,9 hectare. Par conséquent, même si les habitudes de consommation des Canadiens sont loin d'atteindre les limites de la capacité de leur pays, elles sont toutefois plus de trois fois supérieures à ce que peut supporter la Terre pour chacun de ses habitants.

En connaissant la composition des empreintes existantes, il est possible d'adopter des politiques et d'opérer des changements dans les comportements

Par ailleurs, les pressions exercées sur les aménagements éducationnels, culturels et environnementaux des villes en constante expansion peuvent aussi provoquer une baisse de la qualité de vie. La capacité de ces villes d'attirer et de conserver des entrepreneurs et des employés bien formés, bien instruits et créatifs s'en trouve alors réduite, compromettant ainsi leur croissance économique durable.

Tout en continuant de croître, les collectivités devront s'efforcer de préserver le milieu naturel afin

individuels afin de répondre aux besoins et aux désirs des Canadiens de façon plus viable. Selon le rapport susmentionné, la hausse des revenus des ménages est liée étroitement à l'augmentation de la consommation et de la grosseur de l'empreinte écologique, mais ce lien est gérable. Un autre facteur crucial est la consommation d'énergie : les plus grosses empreintes sont reliées généralement à une consommation d'énergie élevée et à l'utilisation de sources énergétiques à forte intensité carbonique pour l'électricité et le chauffage. C'est ainsi que la plus grande proportion de l'empreinte des Canadiens provient de leur demande d'énergie (55 pour cent).

Le rapport cerne huit méthodes pour réduire l'empreinte des ménages, dont trois sont captées par les indicateurs du SRQDV : conduire moins son véhicule; marcher et opter davantage pour le vélo, le co-voiturage et le transport collectif; et élire domicile plus proche du travail. Les cinq autres méthodes, non captées par les indicateurs du SRQDV, sont : privilégier les aliments biologiques et cultivés localement; accroître l'efficacité énergétique des maisons et des commerces et industries; explorer les sources d'énergie renouvelables; acheter de l'énergie verte des services publics locaux; et conduire un véhicule plus économique.

Le rôle que joueront les gouvernements municipaux pour favoriser ces comportements aidera à réduire la pression de la croissance constante sur l'environnement naturel.

de léguer leur prospérité et leur qualité de vie aux générations futures. Pour y parvenir, les gouvernements municipaux doivent gérer la croissance avec beaucoup de soin afin de conserver et même d'améliorer le patrimoine local. Cet objectif est à la portée de villes comme Vancouver, où le fait d'avoir établi des lotissements plus denses à proximité du centre-ville allié à un réseau de transport collectif bien conçu peut avoir pour effet de réduire la congestion routière et la perte d'espaces verts, ainsi que de diminuer la pollution de l'air et de l'eau. Toutefois, la

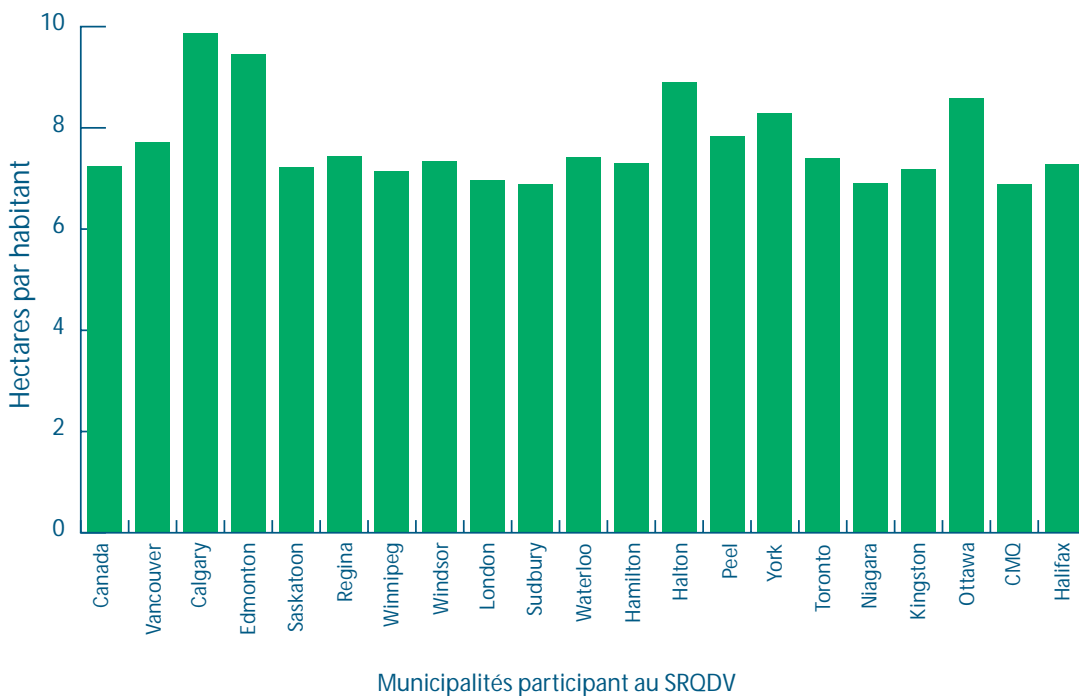
croissance se poursuivra, et il faudra faire preuve d'innovation dans les approches de vie urbaine pour préserver un degré élevé de qualité de vie.

Les gouvernements municipaux ont répondu au besoin de maintenir et d'accroître les investissements dans des domaines comme la gestion des déchets solides, le transport collectif et l'épuration des eaux usées, et ont aussi établi des politiques pour encourager les individus et les ménages à faire des choix écologiquement viables en matière d'habitation, d'habitudes de déplacement, d'élimination des déchets et de consommation des ressources. Jusqu'ici, ces efforts ont donné d'assez bons résultats, mais certaines incertitudes se profilent à l'horizon et pourraient être encore plus difficiles à gérer. Que feraient, par exemple, les villes côtières si le niveau de la mer augmentait? Pendant combien de temps encore tolérerons-nous que le smog soit un facteur probable dans l'aggravation de certaines maladies et certains


décès prématurés? Les villes sont-elles en mesure de limiter la progression des lotissements qui grugent des terres agricoles de grande qualité et des habitats naturels? Bien qu'il y ait eu du progrès, il subsiste encore d'importants enjeux environnementaux qui intéressent tous les Canadiens. Et un bon nombre de ces questions devront être examinées par les conseils municipaux.

Les « services des écosystèmes » dont nous dépendons nous fournissent un climat vivable, de l'eau et de l'air purs, des sources de nourriture et de fibres, des matières premières pour diverses industries et la capacité d'absorber et de recycler les déchets dans le système. Des écosystèmes en mauvaise santé peuvent être fortement handicapés dans leur capacité d'assurer ces services, d'où l'importance déterminante de la conservation environnementale pour la vitalité économique à long terme. La santé des écosystèmes est aussi absolument nécessaire au bien-être des

Graphique 1 : Empreinte écologique des municipalités participant au SRQDV – 2003



Source : Empreintes écologiques des municipalités et des régions canadiennes, AMI – Anielski Management Inc.



populations humaines puisqu'elle est fondamentale à la vie et à la société humaines partout au monde (voir l'encadré 1 sur les empreintes écologiques). La récente politique d'Environnement Canada fondée sur le cadre de compétitivité et d'environnement durables découle directement de la reconnaissance de l'important lien qui existe entre un environnement naturel sain et une économie vigoureuse.

Liens entre l'environnement et l'économie

Un examen attentif du lien existant entre l'environnement et l'économie révèle des facteurs de tension évidents sur les plans de la consommation d'énergie et des matières, de la pollution et de l'élimination des déchets. Ces facteurs doivent être gérés afin de réduire les perturbations environnementales.

Lorsque la population augmente, il peut être nécessaire de favoriser la croissance économique.

Par contre, le développement économique n'a pas besoin de se dérouler à un rythme excessivement rapide ou d'être axé sur des domaines à forte intensité de matières ou d'énergie. Au contraire, comme on s'y est efforcé jusqu'ici, la résolution de ces problèmes doit passer par une réduction de la consommation des matières et de l'énergie par habitant.

Dans une optique de viabilité écologique, une importante stratégie consiste à considérer les indicateurs sociaux, culturels et économiques dans leur ensemble, parce qu'une perspective intégrée favorise la recherche de solutions également intégrées. Dans l'avenir, il sera donc essentiel de s'orienter vers l'élaboration d'indicateurs complémentaires pour intégrer ces facteurs. L'analyse de l'empreinte écologique constitue un exemple d'approche intégrée dans laquelle les indicateurs sont pondérés et combinés en fonction d'un cadre particulier. Le présent rapport représente une telle démarche intégrante conjuguant l'analyse des indicateurs environnementaux et des indicateurs économiques.

En y investissant le temps et l'attention voulus, le SRQDV et les indicateurs nationaux deviendront de plus en plus utiles pour aider à trouver les réponses aux questions suivantes : comment les Canadiens gèrent-ils l'économie de leurs villes par rapport à la nécessité de préserver l'environnement? Et comment gèrent-ils l'environnement et l'économie de leurs villes de manière à favoriser une qualité de vie élevée?

PARTIE 2 | CROISSANCE DE LA POPULATION ET DES MÉNAGES

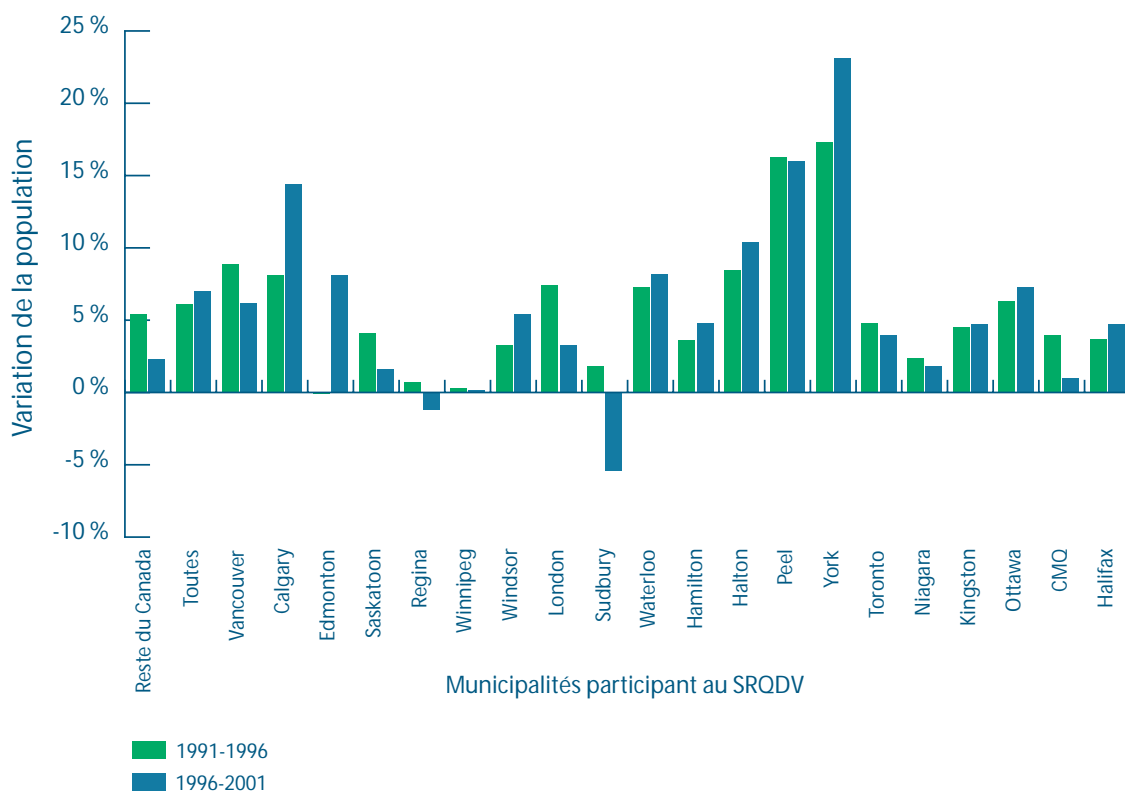
La présente partie traite de la forte augmentation du nombre de ménages observée entre 1991 et 2001 dans les 20 collectivités participant au SRQDV.

15 000 kilomètres carrés à tout juste au-dessus de 30 000 kilomètres carrés¹⁰. Cela suscite un problème de développement durable.

Les indicateurs présentés dans les paragraphes suivants montrent une hausse du nombre des ménages dans les collectivités participantes et une expansion des formes de lotissements résidentiels à basse densité (maisons unifamiliales ou jumelées par rapport aux immeubles d'habitation en copropriété ou locatifs). Cette tendance encourage fortement l'étalement urbain ce qui, en retour, accroît probablement les contraintes sur l'environnement en provoquant une hausse de la demande de terrains plus rapide encore que la croissance déjà élevée de la population. À l'échelle nationale, l'occupation des zones urbaines a doublé entre 1971 et 2001, passant d'un peu plus de

Le suivi des tendances sur la densité de l'occupation du sol est certainement important pour bien comprendre l'impact de la croissance sur l'environnement, mais la présente partie illustre bien combien il est difficile d'évaluer cet impact. Les données et les indicateurs sur l'utilisation du sol et l'occupation du sol devront être améliorés afin de fournir des mesures plus détaillées des pertes d'habitats et de terres agricoles au profit de la croissance urbaine. De nouveaux indicateurs nationaux et programmes de suivi sont explorés présentement, et seront fournis aux municipalités afin d'assurer un suivi plus efficace de l'évolution du phénomène.

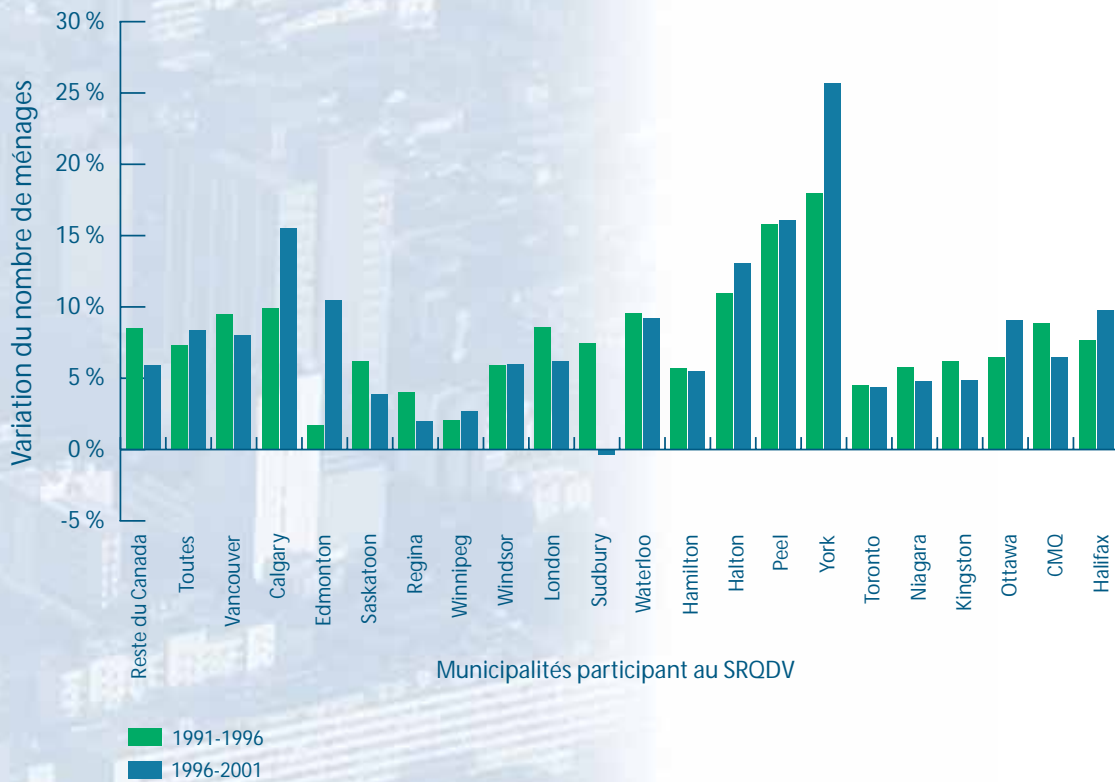
Graphique 2 : Croissance démographique totale, Municipalités participant au SRQDV, 1991-1996 et 1996-2001



Source : Statistique Canada, Recensements 1991, 2001

¹⁰ N. Hoffman, G. Filoso et M. Schofield, *Bulletins d'analyse - Régions rurales et petites villes du Canada*, vol. 6, n° 1, « La perte de terres agricoles cultivables au Canada » (Ottawa, Statistique Canada, 2005)

Graphique 3 : Croissance totale du nombre de ménages, Municipalités participant au SRQDV, 1991-1996, 1996-2001



Source : Statistique Canada, Recensements 1991, 2001

Croissance des ménages

Le *Rapport sur les faits saillants* de 2004 de la FCM avait fait état d'un taux de croissance presque deux fois plus élevé dans les 20 collectivités participant au SRQDV que dans le reste du Canada. Il avait aussi décrit la très inégale répartition de cette croissance, six des 20 collectivités ayant connu une croissance plus faible que la croissance moyenne générale au pays, et deux affichant un recul de leur population nette. La présente partie s'attarde sur la croissance du nombre de ménages dans les collectivités du SRQDV.

Les graphiques 2 et 3 montrent que le nombre de ménages a progressé à un rythme constamment supérieur à celui de la population globale de 1991 à

2001, et que chacune des 20 collectivités a enregistré une croissance des ménages positive pendant cette décennie¹¹. La solide croissance des ménages dans ces collectivités était liée à une baisse de la taille moyenne des ménages, laquelle a fléchi de 2,7 personnes par ménage en 1991 à 2,6 en 2001. Cette baisse découlait directement de facteurs tels que le vieillissement de la population, l'augmentation sensible des célibataires seuls de même que des ménages comportant moins ou pas du tout d'enfants. Le Rapport 1 sur les enjeux de la qualité de vie du SRQDV, *Revenus, logement et nécessités de la vie*, traite plus en détail de ces facteurs.

¹¹ Sudbury a enregistré une croissance négative des ménages entre 1996 et 2001, mais celle-ci a été compensée par une forte croissance entre 1991 et 1996, ce qui s'est quand même traduit par une hausse globale pour cette décennie.

Expansion des habitations résidentielles à moindre densité

La progression élevée du nombre de ménages a certes suscité une hausse de la demande de nouveaux logements, mais il reste à savoir si cette demande a favorisé les habitations de plus ou de moins forte densité. D'une part, des ménages plus nombreux mais de plus petite taille provoquent nécessairement une baisse de la densité démographique, puisque chaque logement compte moins d'occupants. D'autre part, une croissance des ménages sous l'impulsion surtout des personnes âgées, des célibataires d'âge moyen et des couples sans enfants devrait susciter une demande de plus petits logements, dans des habitations multifamiliales en copropriété ou locatives, nécessitant des terrains plus restreints¹². Ce genre de logements aurait pour effet d'accroître la densité des lotissements, notamment les habitations en copropriété et les habitations locatives.

Il existe un lien direct entre la densité des lotissements dans les villes canadiennes et en banlieue, et les contraintes exercées sur l'environnement naturel. Les répondants à l'enquête sur la qualité de vie menée dans 20 municipalités canadiennes en 2003 ont fait part de leurs inquiétudes face aux lotissements de moindre densité. L'encadré 2 présente des exemples tirés de quatre municipalités.

Les perceptions décrites dans l'encadré 2 se trouvent renforcées à l'examen du graphique 4, où est regroupé un ensemble de tendances en construction résidentielle. Une tendance positive sur le plan de la viabilité s'est manifestée dans deux grands centres urbains du SRQDV, soit Vancouver et Toronto. Cette tendance se caractérise par une faible et déclinante demande de types de logements de moindre densité, leur proportion ayant reculé de 20 à 25 pour cent à près de 15 pour cent de toutes les nouvelles mises en chantier. Cela indique donc une hausse de la densité de l'occupation du sol dans ces deux villes qui sont construites jusqu'à leurs confins et qui s'efforcent d'intensifier les quartiers existants. À Calgary, à Edmonton, à Saskatoon et à Regina, les nouveaux lotissements résidentiels affichent également une tendance en faveur des constructions résidentielles de

ENCADRÉ 2 - CONSÉQUENCES ÉCONOMIQUES ET ENVIRONNEMENTALES DES LOTISSEMENTS DE FAIBLE DENSITÉ

Les enjeux ci-dessous sont communs à un grand nombre des 20 collectivités participant au SRQDV.

Edmonton devrait accueillir 10 000 nouveaux résidents au cours de la nouvelle année et près de 50 000 durant les cinq prochaines années. Dans certains des secteurs plus anciens ou en rénovation, il faudra résoudre la question du besoin de remplacer les infrastructures et des coûts qui en découlent.

Regina est préoccupée par l'essor des lotissements résidentiels dans les nouveaux quartiers en périphérie. La ville compte un pourcentage élevé de propriétaires de maisons, mais le vieillissement de la population et la décroissance du taux de natalité provoquent un accroissement des ménages de plus petite taille. Il sera donc difficile de maintenir la densité de population actuelle dans les quartiers établis et plus anciens.

À London, l'expansion des commerces de détail aux limites de la ville a eu les conséquences suivantes : détérioration du centre-ville, étalement des lotissements au détriment des terres agricoles et de l'environnement naturel, et demande de nouvelles infrastructures dans des endroits où la prestation de services est à la fois inefficace et coûteuse.

Pour sa part, la Région de Peel est confrontée à plusieurs problèmes liés à l'étalement urbain et à la densité des lotissements, soit :

- les déplacements anormalement longs causés par la congestion chronique aux heures de pointe;
- la baisse de fréquentation du transport collectif au profit de la voiture particulière, provoquant une hausse des émissions de monoxyde de carbone et du nombre de jours où la qualité de l'air est modérément bonne ou mauvaise;
- la hausse des coûts d'infrastructures causée par les lotissements de faible densité de banlieue;
- la baisse de vitalité du centre-ville et des autres quartiers du centre;
- la perte de terres agricoles très fertiles et l'empiètement sur d'autres régions naturelles, notamment la moraine d'Oak Ridges;
- l'augmentation constante de lotissements non conçus pour promouvoir un mode de vie actif.

¹² Par ailleurs, comme il a été constaté dans le sud de l'Ontario, notamment à Hamilton, ces groupes peuvent continuer d'habiter leur maison ou même acheter une maison plus grande.

plus forte densité, comme les immeubles en copropriété et les immeubles locatifs.

Toutefois, la tendance globale dans l'ensemble des 20 collectivités participant au SRQDV pendant la période de 10 ans examinée indique une progression des lotissements de moindre densité. Quoique la tendance se soit quelque peu renversée entre 1996 et 2001, la proportion de nouvelles constructions de maisons unifamiliales isolées et jumelées a augmenté de près de 50 pour cent en 1991 à tout juste moins de 65 pour cent en 2001. La domination des constructions de moindre densité a été particulièrement évidente dans les municipalités ontariennes. Outre

l'importante exception de Toronto, les logements de moindre densité ont représenté 75 pour cent ou plus de toutes les nouvelles mises en chantier dans les municipalités de l'Ontario en 2001.

Évaluation de la densité et de l'étalement urbains

Il est très important de comprendre les tendances qui ont une incidence sur la densité des lotissements résidentiels, mais des problèmes de méthodologie rendent difficile l'analyse de la densité et de l'étalement. Une grande partie du problème provient de la définition de territoire utilisée dans les calculs. Les

Graphique 4 : Habitations de moindre densité en pourcentage de toutes les mises en chantier, Municipalités participant au SRQDV – 1991, 1996, 2001¹³



Source : Société canadienne d'hypothèques et de logement, Enquête du relevé des mises en chantier et des achèvements, 1991, 1996-2001

¹³ Le terme « habitations de moindre densité » désigne les maisons unifamiliales isolées ou jumelées et les maisons en rangée; le terme « habitations de plus forte densité » désigne les immeubles en copropriété et les immeubles locatifs.

municipalités utilisent à divers degrés les désignations suivantes -

- Territoire municipal total — la superficie totale du territoire de la municipalité;
- Terrains à bâtir — en excluant les terres agricoles, les cours d'eau et les autres terres non réservées pour la construction;
- Lotissements résidentiels — limités aux terrains zonés « résidentiels » et excluant les routes municipales et autres emprises.

La deuxième difficulté consiste à comparer l'évolution de la densité au fil du temps dans une municipalité donnée. Celle-ci provient généralement de l'insuffisance des données accessibles ou de modifications apportées à la formule servant à mesurer la densité. Certaines municipalités ne mesurent pas la densité ou ont commencé seulement récemment à le faire.

Conséquences pour les gouvernements municipaux

Les municipalités qui ont répondu à l'enquête sur la qualité de vie de la FCM en 2003 ont fait part de l'adoption de diverses politiques pour contrer les lotissements de faible densité, principalement par le biais de règlements de zonage. Les répondants ont indiqué qu'ils avaient établi des plans d'urbanisme et d'autres politiques urbaines afin de favoriser la croissance « intelligente ». Voici des exemples de mesures mises de l'avant par plusieurs de ces municipalités.

La Ville d'Edmonton a approuvé la mise en œuvre des recommandations contenues dans un plan pluri-annuel intitulé *Smart Choices for Developing our Community*. Ce document énonce des stratégies pour gérer la croissance par le réaménagement, le réinvestissement et la construction sur les sites d'infrastructures existantes. Plan Edmonton, le plan d'aménagement municipal, assure une croissance équilibrée en s'appuyant sur plusieurs stratégies. Le plan soutient les lotissements contigus aux lotisse-


ENCADRÉ 3 - LA DENSITÉ EN PERSPECTIVE

Un hectare (10 000 mètres carrés) de lots résidentiels, à l'exclusion des routes et des autres emprises municipales, peut recevoir environ 25 maisons unifamiliales isolées sur des lots de 390 mètres carrés chacun. Ce type d'habitation représenterait une population totale d'environ 65, en supposant 2,6 occupants par habitation. La densité de population nette serait alors de 65 personnes par hectare, tandis que la densité d'habitation nette serait de 25 logements par hectare.

Les répondants à l'enquête municipale de 2003 de la FCM ont donné un aperçu du défi représenté par les mesures de densité. Edmonton (62,3 personnes par hectare), Peel (62,5 personnes par hectare) et Ottawa (64,9 personnes par hectare) utilisaient toutes à peu près les mêmes définitions de densité de population nette. Néanmoins, les mesures fournies ont été pour la plupart impossibles à comparer entre elles à cause des différences considérables dans les méthodologies employées par les diverses municipalités (voir annexe 1).

ments existants afin d'assurer une croissance ordonnée et économique; il favorise l'intensification des lotissements par l'instauration de couloirs de transport et de quartiers d'emploi; et appuie diverses densités d'occupation du sol en autorisant la construction sur des lots intercalaires dans le respect des lotissements existants.

L'un des principaux objectifs du plan d'aménagement de Regina est de réduire l'étalement dans les municipalités environnantes et de retenir la population dans les quartiers centres de la ville. Le plan municipal interdit les lotissements « par sauts », appuie la préservation des terres agricoles et établit des cibles de densité favorisant une utilisation efficace des infrastructures, des écoles et des services de transport. D'autres politiques ont été instaurées pour encourager la conversion d'immeubles du centre-ville en immeubles résidentiels et la construction de nouvelles habitations et d'habitations modèles dans des quartiers désignés du centre.



Le plan d'urbanisme de la Région de Peel comporte une « limite urbaine régionale 2021 » subdivisant la Région en une partie urbaine et une partie rurale. La mise en valeur de la partie urbaine doit s'effectuer de façon progressive, en accord avec les stratégies de gestion de la croissance élaborées par les municipalités de palier inférieur de la Région. La croissance urbaine dans la partie rurale relève de trois « centres de services ruraux ». La Région s'est aussi engagée dans diverses autres initiatives de gestion de la croissance qui permettront de créer des politiques pour guider l'aménagement urbain et assurer une réponse cohérente aux pressions exercées par la croissance. Tout particulièrement, il faudra délimiter une frontière urbaine ferme face aux pressions découlant de la forte croissance de la population et de l'emploi, et instaurer des relais et des couloirs dans la région du Grand Toronto afin d'accroître la densité démographique et le nombre d'usagers du transport collectif tout en réduisant la congestion des routes.

Le plan d'urbanisme de la Région de York prévoit la création de collectivités compactes et bien conçues afin de protéger les terres agricoles, les secteurs ruraux et les espaces verts. Dans cet objectif, la Région a compris le besoin de concentrer une partie importante de sa croissance dans les secteurs urbains existants. Cette stratégie repose principalement sur la création d'un réseau de centres régionaux reliés par des liaisons rapides dans les couloirs régionaux. L'aménagement de ces centres et couloirs régionaux exigera une collaboration étroite avec les partenaires municipaux et le secteur privé locaux, de même qu'avec le personnel de la Région de York et des gouvernements fédéral et provincial.

Les municipalités ontariennes évolueront bientôt dans un nouvel environnement politique au chapitre de l'aménagement par suite des mesures mises de l'avant par le gouvernement provincial en 2004. Le projet de loi 136 — la *Loi de 2004 sur les zones de croissance* —, permettra à la Province de désigner les zones de croissance partout sur l'ensemble du territoire et d'établir un plan de croissance. Les municipalités devront s'assurer de la conformité de leurs plans d'urbanisme avec ces plans de croissance. Le projet de loi 135 — la *Loi sur la ceinture de verdure* — maintenant en vigueur, protégera les ressources naturelles de grande valeur et déterminera les endroits où l'expansion urbaine sera interdite, grâce à la création et à la protection d'une ceinture de verdure permanente continue dans le centre-sud de l'Ontario.

PARTIE 3 | CROISSANCE DES REVENUS ET DE L'ÉCONOMIE

La présente partie commence par une revue des tendances dans les économies locales et se poursuit avec un examen d'indicateurs de croissance des revenus des ménages. La croissance de l'économie et des revenus qui a marqué la période de 1996 à 2001 après cinq ans de stagnation économique laisse supposer une forte croissance du pouvoir de consommation. Étant donné l'absence apparente de modifications dans les comportements des consommateurs et d'améliorations dans les pratiques municipales, entre autres facteurs, il est très plausible que la croissance de l'économie et des revenus ait soumis l'environnement à davantage de pressions que celles observées.

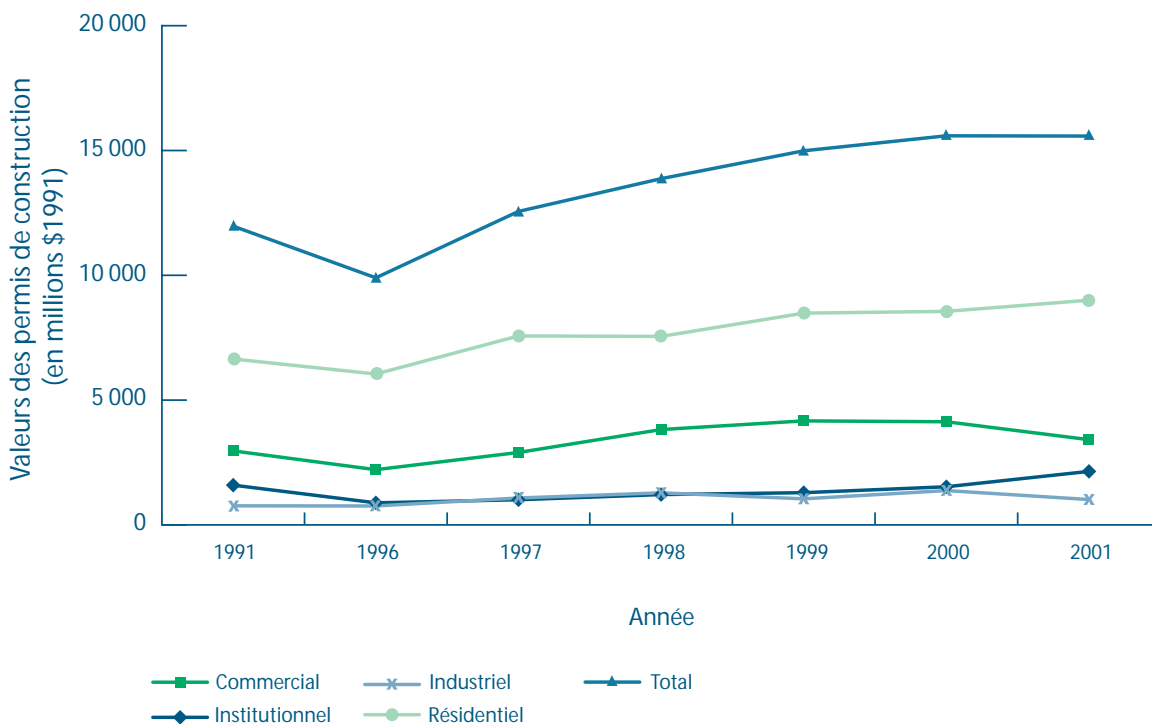
Virage économique

L'un des indicateurs d'activité économique locale mesuré par le SRQDV est l'évolution de la valeur annuelle des permis de construction émis par les gouvernements municipaux. Les tendances au

chapitre de l'activité de construction locale présentées aux graphiques 5 et 6 témoignent d'une période caractérisée par des hauts et des bas, comme en ont fait foi d'autres indicateurs économiques décrits dans le *Rapport sur les faits saillants de 2004*. La croissance réelle négative entre 1991 et 1996 a été accompagnée de reculs considérables dans les deux plus importants secteurs de construction — le secteur résidentiel et le secteur commercial. Le repli de la valeur des permis de construction dans les collectivités participant au SRQDV pendant cette période a été plus important que dans le reste du Canada.

Cette période de perte de vitesse a été suivie par une solide reprise entre 1996 et 2001, alors que la valeur des permis de construction dans les collectivités participant au SRQDV a augmenté à un taux plus que deux fois supérieur à celui enregistré dans le reste du Canada (graphique 6). Ces cinq ans de boom de la construction ont été stimulés par une hausse sensible

Graphique 5 : Permis de construction – Valeur des permis de construction (en millions \$), \$1991, Par types de permis, Municipalités participant au SRQDV – 1991, 1996-2001



Source : Statistique Canada, Enquête mensuelle sur les permis de construction et de démolition, 1991, 1996-2001

de la valeur des permis de construction résidentiels, en hausse constante entre 1996 et 2001.

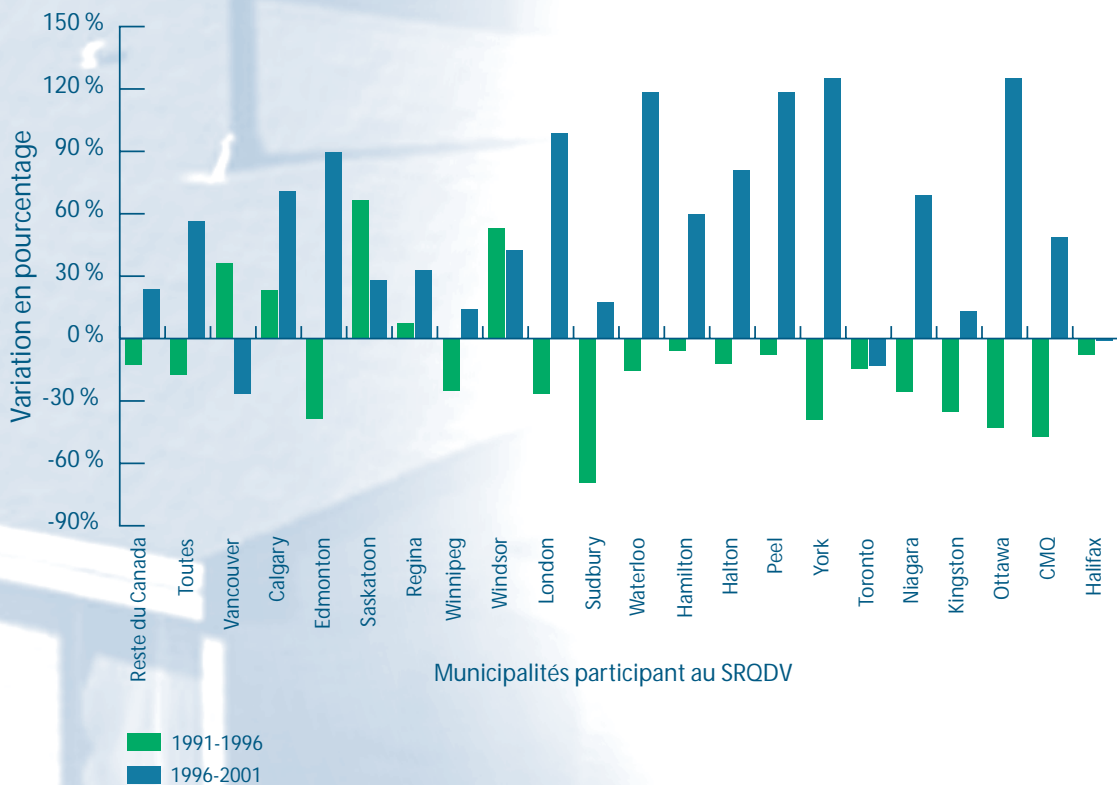
Le fort schéma de croissance des économies locales est aussi attesté par la croissance de l'emploi. Comme le montre le graphique 7, entre 1991 et 1996, le taux de croissance de l'emploi dans les collectivités participant au SRQDV a été deux fois moins important que dans le reste du Canada, mais pendant la seconde partie de la décennie, il a été deux fois supérieur au taux en vigueur dans le reste du pays. À l'instar de la construction, la croissance de l'emploi a explosé durant la période de 1996 à 2001, progressant à un taux presque neuf fois plus élevé qu'entre 1991 à 1996.

Revenu médian des ménages

Le graphique 8 fait état d'un contraste remarquable sur le plan de la croissance des revenus des ménages entre les deux moitiés des années 1990. Non moins de 19 des 20 collectivités participant au SRQDV ont affiché une croissance positive du revenu médian des ménages pendant la seconde partie de cette décennie, alors que toutes ont enregistré une baisse de ce revenu entre 1991 et 1996.

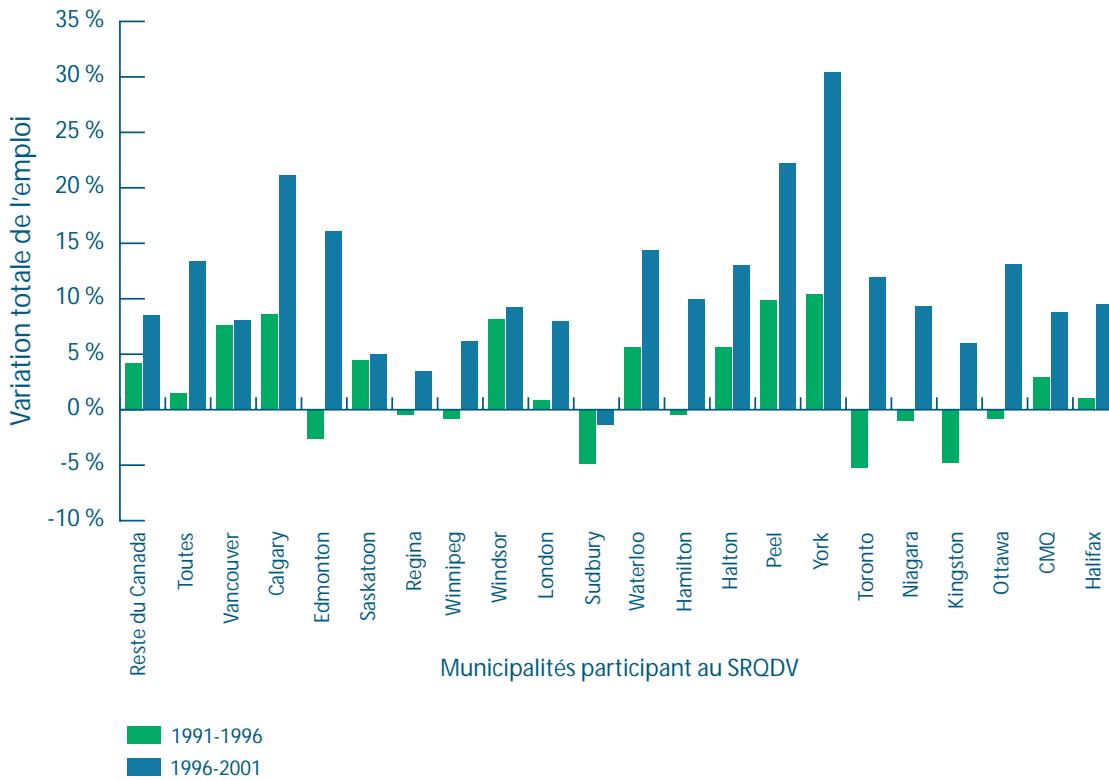
Les collectivités qui ont profité d'un essor de l'activité de construction résidentielle pendant la période de 1996 à 2001 (Calgary, Edmonton, Waterloo, Halton, York, Peel et Ottawa) ont aussi connu une hausse du revenu des ménages pendant la même période. Les plus petits gains à ce chapitre ont été relevés par les

Graphique 6 : Permis de construction – Accroissement de la valeur réelle des permis de construction (\$1991), Municipalités participant au SRQDV, 1991-1996, 1996-2001



Source : Statistique Canada, Enquête mensuelle sur les permis de construction et de démolition, 1991, 1996-2002

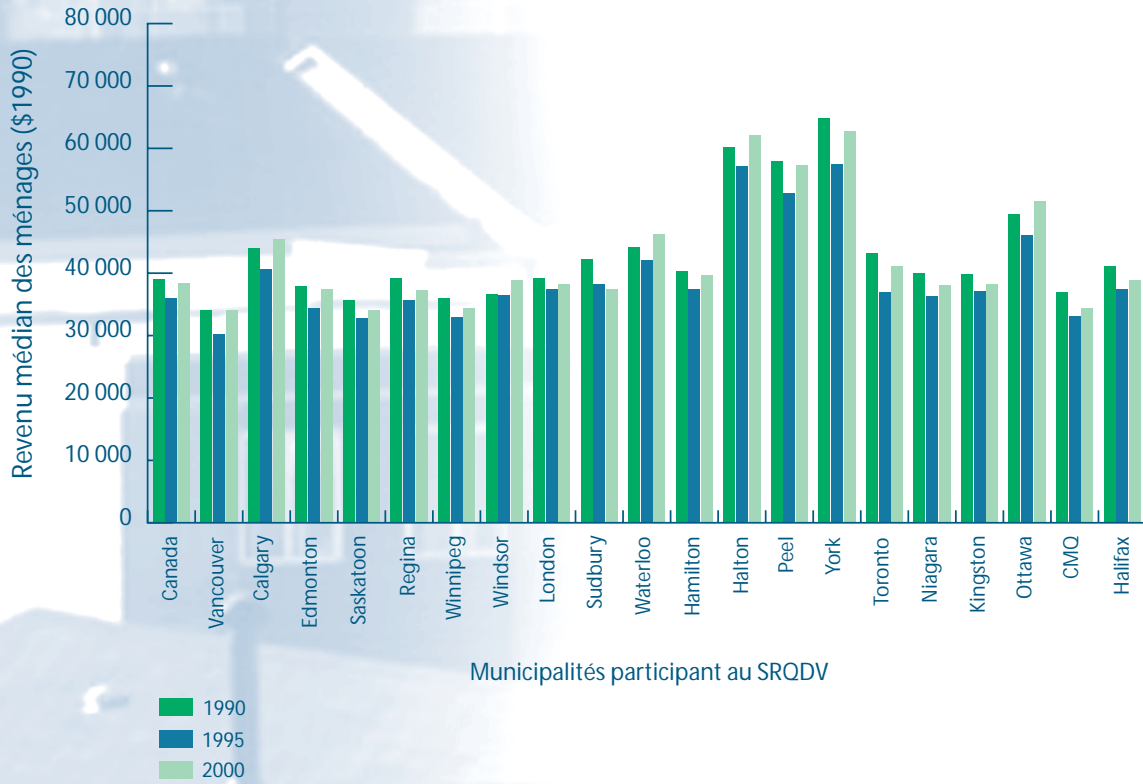
Graphique 7 : Emploi – Évolution dans le nombre total des personnes occupées, Municipalités participant – 1991-1996 1996-2001



Source : Statistique Canada, Recensements 1991, 1996, 2001

ménages des Prairies et des collectivités de plus petite taille, comme Sudbury et Kingston, et il en a été de même en matière d'activité de construction résidentielle. La situation a été quelque peu différente dans les deux plus importants centres urbains : à Vancouver et à Toronto, la croissance des revenus des ménages a été plutôt élevée pendant la seconde partie de la décennie, tandis que la croissance des ménages et de l'activité de construction est demeurée plutôt faible.

Graphique 8 : Croissance du revenu médian des ménages (\$1990),
Municipalités participant au SRQDV, 1990, 1995, 2000



Source : Statistique Canada, Recensements 1991, 1996, 2001

PARTIE 4 | GESTION DES DÉCHETS SOLIDES MUNICIPAUX

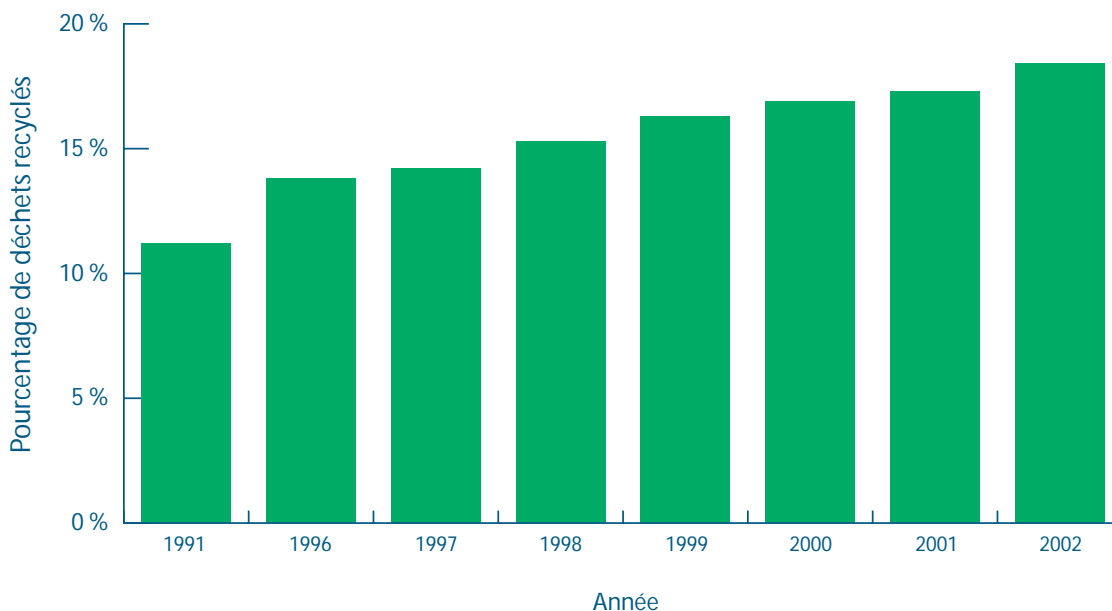
La présente partie s'appuie sur des données mesurant les changements survenus entre 1991 et 2002 dans les volumes de déchets, au total et par personne, produits et réacheminés dans les collectivités participant au SRQDV. Les indicateurs présentés dans cette partie s'appuient sur les résultats du sondage municipal réalisé en 2003 par la FCM. Dix-neuf des 20 collectivités ayant participé au sondage ont pu dresser un rapport à partir de données sur les déchets solides pour 2001 ou 2002. Toutefois, un nombre plus restreint de collectivités ont été en mesure d'établir un rapport pour l'année 1996, alors que très peu d'entre elles ont pu fournir des données pour 1991¹⁴.

Principale constatation : alors que les programmes de réacheminement des déchets municipaux réussissaient à ralentir la cadence d'acheminement des déchets

solides aux lieux d'enfouissement, le volume total de déchets a néanmoins augmenté (voir le Glossaire dans l'encadré 4). L'information sur le recyclage et la réutilisation montre des signes d'amélioration au cours de la deuxième moitié des années 1990, mais ceux-ci ont été éclipsés par la croissance générale des taux d'élimination pendant cette même période.

L'augmentation des volumes de déchets solides produits par les ménages et les entreprises exerce une pression financière sur les municipalités aux prises avec la nécessité d'intensifier les programmes de réacheminement des déchets et de trouver de nouveaux lieux d'enfouissement. De plus, la demande soutenue d'agrandissement des installations d'élimination des déchets risque d'entraîner une détérioration du paysage et d'accroître la contamination du sol et de l'eau.

Graphique 9 : Proportion des ordures ménagères recyclées en pourcentage des déchets totaux recueillis, Moyenne des municipalités participant au SRQDV, 1991, 1996-2002



Source : Base de données sur les enquêtes de la FCM auprès des municipalités, 2003

¹⁴ Les données sur les déchets solides tirées du SRQDV ont été recueillies auprès de 19 collectivités canadiennes. La ville de London est exclue de cette analyse sur la gestion des déchets. Il est cependant difficile d'effectuer des comparaisons de la production et du réacheminement des déchets municipaux à l'échelle nationale, car les types de matériaux que les municipalités incluent dans les mesures du réacheminement des déchets varient de manière considérable. Une équipe nationale mise sur pied en 2000 a élaboré des principes généralement reconnus (PGR) servant à mesurer le flux de déchets de manière uniforme. Le protocole PGR a été complété dès le début de 2001 en vue de son application et de son adoption à grande échelle. On trouvera des renseignements sur les PGR à l'adresse <http://www.csr.org>.

ENCADRÉ 4 : GLOSSAIRE DES DÉCHETS SOLIDES

Déchets solides municipaux : la terminologie de la gestion des déchets solides municipaux fait l'objet de diverses interprétations. Le présent rapport porte sur le volet résidentiel de la gestion des déchets municipaux.

Collecte des déchets : désigne tous les déchets recueillis par la municipalité auprès des unités d'habitation où des activités de type résidentiel (préparation des repas, jardinage, etc.) sont la source de déchets. Cela comprend les déchets recueillis pour le recyclage ou pour d'autres programmes de réacheminement.

Recyclage des déchets : désigne le processus dans le cadre duquel une matière (p. ex., verre, métal, plastique, papier) est retirée du flux de déchets pour être réintroduite dans le processus de fabrication. Le recyclage des déchets municipaux englobe la collecte sur le trottoir des matières recyclables en provenance des habitations unifamiliales et multifamiliales de même que les matières recyclables dirigées vers les dépôts par les ménages eux-mêmes. Réacheminement des déchets : englobe un ensemble beaucoup plus vaste de mesures municipales visant à réduire la quantité de déchets destinés à l'enfouissement. Outre le recyclage, les déchets sont réacheminés par le truchement de programmes municipaux de collecte des feuilles mortes et des résidus de jardin, la collecte sur le trottoir des déchets ménagers organiques, l'acheminement des déchets ménagers organiques vers les dépôts, les programmes de compostage domestique et de réutilisation des produits parrainés par la municipalité.

Élimination des déchets : inclut tous les déchets solides municipaux éliminés dans un lieu d'enfouissement ou un incinérateur.

On trouvera un glossaire complet dans le 2003 Manual on Generally Accepted Principles (GAP), disponible à http://www.csr.org/CSR_National/GAP/GAP%20%20MSW%20Manual%20-%20Nov%2012.pdf

Quantité de déchets ménagers recueillis par personne

En matière de gestion des déchets solides, la quantité de déchets recueillis annuellement auprès des ménages individuels, tant pour l'élimination que pour le réacheminement, représente une mesure

pertinente. La majorité des collectivités qui ont répondu au sondage municipal de la FCM en 2003 ont signalé une augmentation de la quantité de déchets recueillis par personne entre 1996 et 2002, les volumes totaux de déchets solides éliminés et réacheminés ayant légèrement augmenté de 337 kg par personne par année qu'ils étaient en 1996 à 345 kg en 2002¹⁵.

Parmi les 13 municipalités disposant de données sur les déchets solides pour 1996 et pour 2002, huit ont signalé une hausse des volumes par personne, une n'a signalé aucun changement et seulement quatre ont signalé une baisse¹⁶. Il importe de souligner que les municipalités ayant déclaré une baisse ou une absence de changement dans la collecte des déchets par personne étaient aussi les plus importantes sur le plan démographique, notamment Vancouver, Calgary, Toronto et la Région de York. Les volumes de déchets ménagers par personne recueillis à des fins d'élimination et de réacheminement entre 1991 et 1996 ont diminué dans six des sept municipalités qui ont fourni des données.

Programmes de recyclage et de réacheminement des déchets municipaux

Tout au long des années 1990, les municipalités ont relevé le défi de la gestion des déchets solides en augmentant le recyclage et en intensifiant leurs autres programmes de réacheminement des déchets. Les graphiques 9 et 10 fournissent davantage de détails sur les municipalités participant au SRQDV qui ont réussi à atteindre des taux plus élevés de recyclage et de réacheminement. Les taux de récupération à la source ont augmenté de façon constante, passant de 11 pour cent du total des déchets recueillis en 1991 à plus de 18 pour cent en 2002. Dans le même ordre d'idées, les taux de réacheminement des déchets, lesquels englobent le recyclage aussi bien que la collecte des feuilles mortes et des déchets de jardin, la collecte des déchets dangereux ainsi que les programmes de compostage des matières organiques, sont passés de 20 pour cent de tous les déchets

¹⁵L'hypothèse voulant que chaque résidant produise davantage de déchets doit être avancée avec prudence. Dans certains cas, ces chiffres peuvent être influencés par l'expansion des programmes de collecte municipaux plutôt que par la hausse des volumes de déchets produits par les ménages individuels.

¹⁶ On trouvera dans l'annexe technique, à <http://www.fcm.ca>, les chiffres par personne pour les municipalités ayant présenté des rapports.

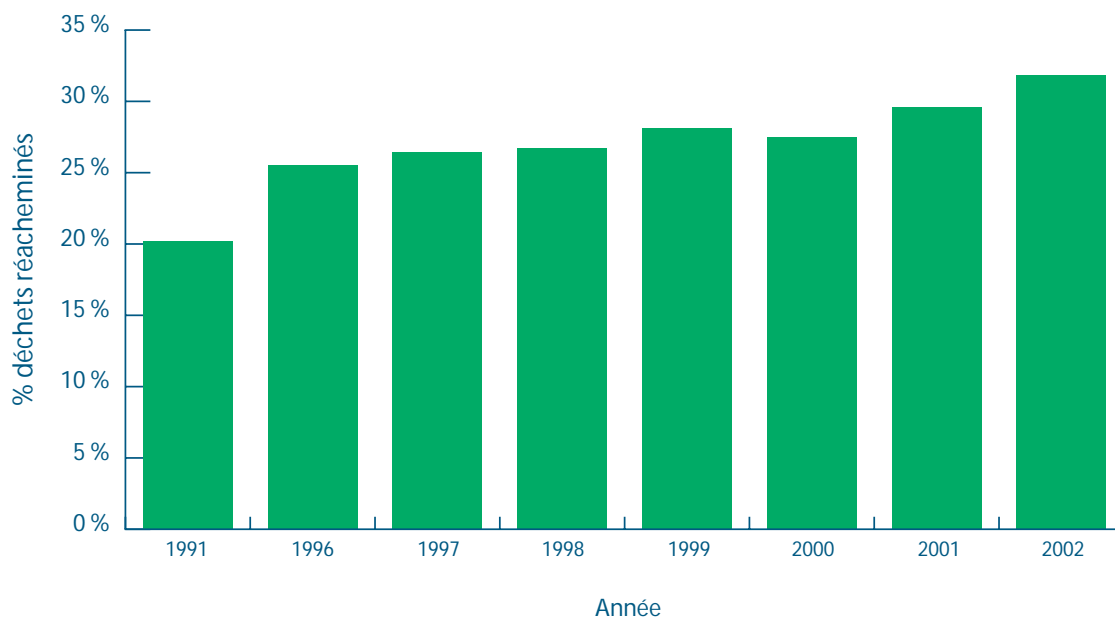
recueillis en 1991 à tout près de 32 pour cent en 2002. L'encadré 5 donne un aperçu des programmes de réacheminement des déchets que les municipalités participant au SRQDV ont lancé à l'égard d'une vaste gamme de produits, notamment les déchets dangereux, les plastiques et les matières organiques.

Volume de déchets éliminés

Le graphique 11 compare le volume annuel des déchets ménagers recueillis au volume des déchets ménagers éliminés dans les lieux d'enfouissement municipaux de 1996 à 2002. Au cours de cette période, les taux d'élimination ont augmenté beaucoup plus lentement que les taux de collecte. Alors que la

quantité de déchets éliminés dans les lieux d'enfouissement avait augmenté de 49 pour cent entre 1996 et 2002, la quantité totale de déchets recueillis par les municipalités ayant fourni des données, incluant les déchets recueillis à des fins de recyclage et pour d'autres formes de réacheminement, avait augmenté de 64 pour cent. Cela indique que des progrès ont été réalisés au chapitre des programmes de recyclage et des autres programmes municipaux de réacheminement des déchets. Toutefois, les taux accrus de recyclage et de réacheminement présentés dans les graphiques 9 et 10 ont réduit mais n'ont pu compenser pleinement les niveaux plus élevés de déchets ménagers produits au cours de cette période.

Graphique 10 : Ordures ménagères réacheminées en pourcentage des déchets totaux recueillis, Moyenne des municipalités participant au SRQDV, 1991, 1996-2002



Source : Base de données sur les enquêtes de la FCM auprès des municipalités, 2003

ENCADRÉ 5 : INTENSIFICATION DES PROGRAMMES DE RÉACHEMINEMENT DES DÉCHETS MUNICIPAUX

Séparation des déchets recyclés : plusieurs municipalités—dont Halifax, Niagara, Ottawa, Peel, Toronto et Windsor—ont signalé l'existence de programmes de séparation et de récupération à la source des déchets, les fibres/papier/carton étant déposés dans une boîte et les métaux/verre/plastique dans une autre.

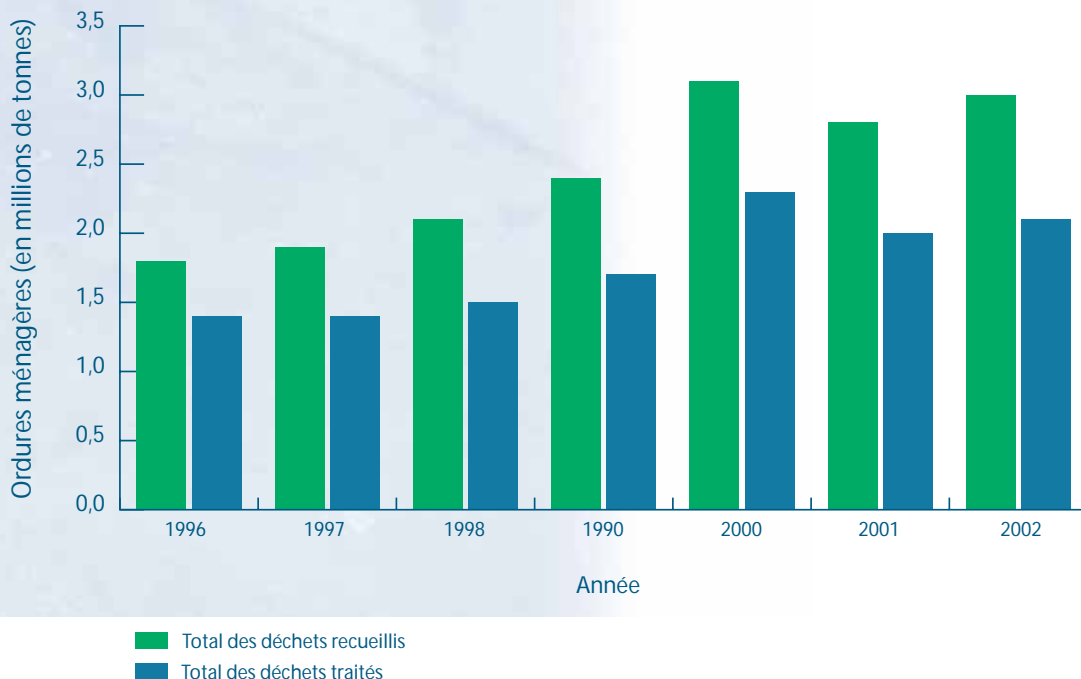
Réacheminement des déchets dangereux : de nombreuses villes ont mis en place des dépôts permanents ouverts au public pour y recevoir les déchets dangereux, d'autres font appel à des collecteurs mobiles de déchets dangereux ou ont désigné des jours spéciaux pour la collecte de déchets dangereux. Plusieurs municipalités ont signalé avoir ajouté dernièrement le matériel électronique et informatique à la collecte des matières recyclables. La collecte, le recyclage et l'élimination efficaces du matériel électronique sont des éléments importants, car ce matériel a un taux de renouvellement élevé, un faible taux de recyclage et contient souvent des matières dangereuses.

Recyclage des matières plastiques : des municipalités ont rapporté avoir augmenté la collecte de divers déchets de plastique à des fins de recyclage.

Les plastiques de couchage au polyéthylène (pour « cartons à pignon »), généralement utilisés dans la fabrication de boîtes de lait et de jus (Tetra Pak), ont été souvent ajoutés. Ce type de plastique présente un défi, car il doit habituellement être recyclé séparément. Plusieurs municipalités ont signalé avoir ajouté les contenants de plastique rigide (PEHD) dans le cadre de leurs programmes de recyclage élargis.

Compostage : de nombreuses municipalités ont lancé des programmes pilotes, de démonstration ou de collecte sur le trottoir de tous les déchets organiques de cuisine. La plupart des villes font la collecte des feuilles mortes et des résidus de jardin à des périodes précises. La plupart des villes ont aussi ajouté des programmes de mise en copeaux des arbres de Noël. Nombre de municipalités ont également subventionné l'achat de composteurs domestiques ou vendus de tels composteurs. La Ville de Toronto a amorcé la mise en œuvre d'un programme de tri à la source des déchets organiques en 2002. Les régions de York et de Niagara rapportent avoir graduellement mis en place des programmes de tri à la source des déchets organiques à l'échelle régionale.

Graphique 11 : Déchets solides – Ordures ménagères recueillies et traitées (après réacheminement), Toutes les municipalités du SRQDV déclarantes – 1996-2002



Source : Base de données sur les enquêtes de la FCM auprès des municipalités, 2003

PARTIE 5 | TRANSPORT ET QUALITÉ DE L'AIR

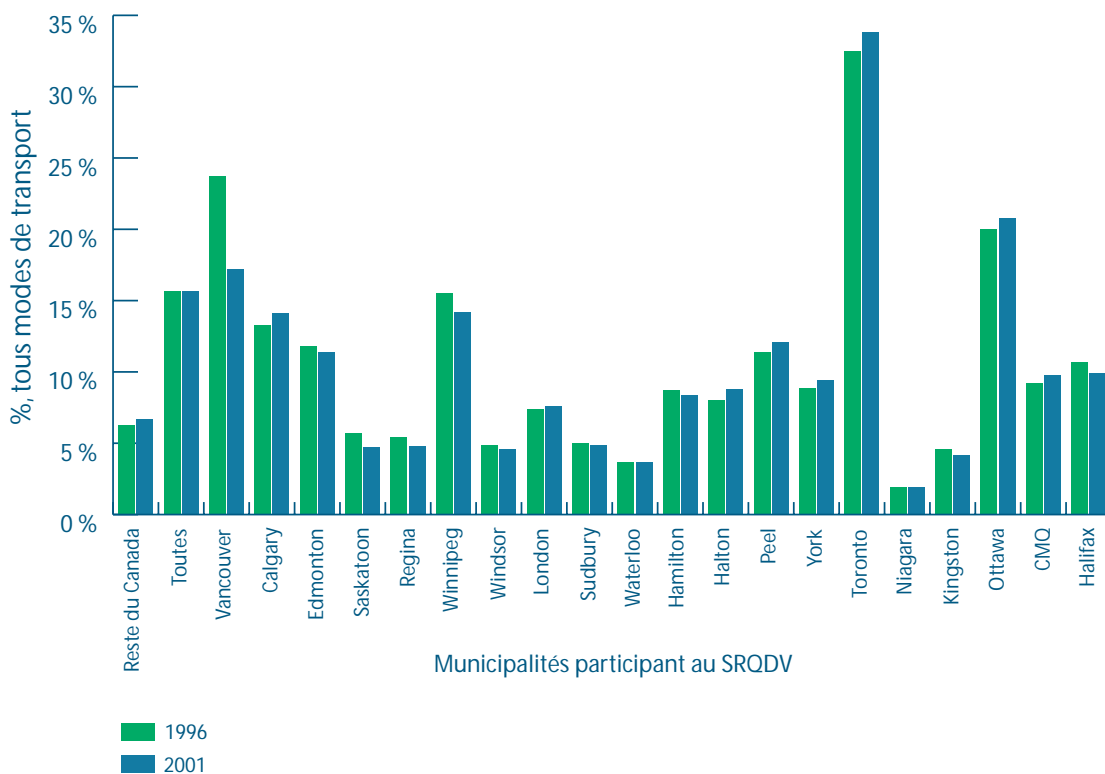
La présente partie traite d'un ensemble d'indicateurs servant à évaluer les tendances dans les habitudes de déplacement entre 1996 et 2001 et comporte un examen de l'évolution de la qualité de l'air entre 1991 et 2002.

Les données du SRQDV montrent la domination continue de la voiture particulière en tant que moyen privilégié de déplacement entre la maison et le travail. Réalisées à l'échelle nationale, des estimations du comportement en matière d'habitudes journalières de déplacement fournies par Environnement Canada indiquent une tendance vers l'utilisation de véhicules plus gros et moins éconergétiques. Cette tendance tend à annihiler les progrès réalisés au chapitre de l'amélioration de l'efficacité énergétique globale et de la réduction des émissions des véhicules de tourisme sur la route. Bien que les tendances en matière de déplacements journaliers ne soient que partiellement

responsables de la pollution atmosphérique, la période 1996–2002 a également coïncidé avec une élévation des concentrations d'ozone troposphérique. De plus, le nombre croissant d'alertes au smog dans plusieurs municipalités participant au SRQDV a soulevé la question des risques pour la santé.

Même si le SRQDV n'assure pas actuellement le suivi de l'évolution des tendances en matière de santé liées à la pollution atmosphérique, cette question est particulièrement préoccupante pour les aînés, les enfants et ceux qui éprouvent des difficultés respiratoires et cardiaques. Nombre de recherches démontrent que la pollution atmosphérique peut entraîner des décès prématurés, multiplier les visites aux salles d'urgence et augmenter les taux d'absentéisme. L'Ontario Medical Association attribue aux polluants atmosphériques plus de 1 900 décès prématurés chaque année dans la province de l'Ontario¹⁷.

Graphique 12 : Proportion des personnes qui utilisent le transport collectif pour se rendre au travail, Municipalités participant au SRQDV, 1996, 2001



Source : Statistique Canada, Recensements 1996, 2001

¹⁷ Source : Ontario Clean Air Alliance, <http://www.cleanair.web.net/media/oct1802.html>

Domination de la voiture pour les déplacements journaliers

Les graphiques 12 et 13 indiquent la proportion de déplacements quotidiens effectués par transport collectif, à bicyclette et à pied en 1996 et 2001. Deux observations s'imposent. Premièrement, les moyens de transport autres que la voiture sont peu utilisés. Deuxièmement, ce modèle n'a pas beaucoup changé. Au contraire, l'utilisation des véhicules privés a continué de représenter près de 80 pour cent de tous les déplacements entre la maison et le travail dans la plupart des municipalités, à l'exception de trois villes—Vancouver, Ottawa et Toronto.

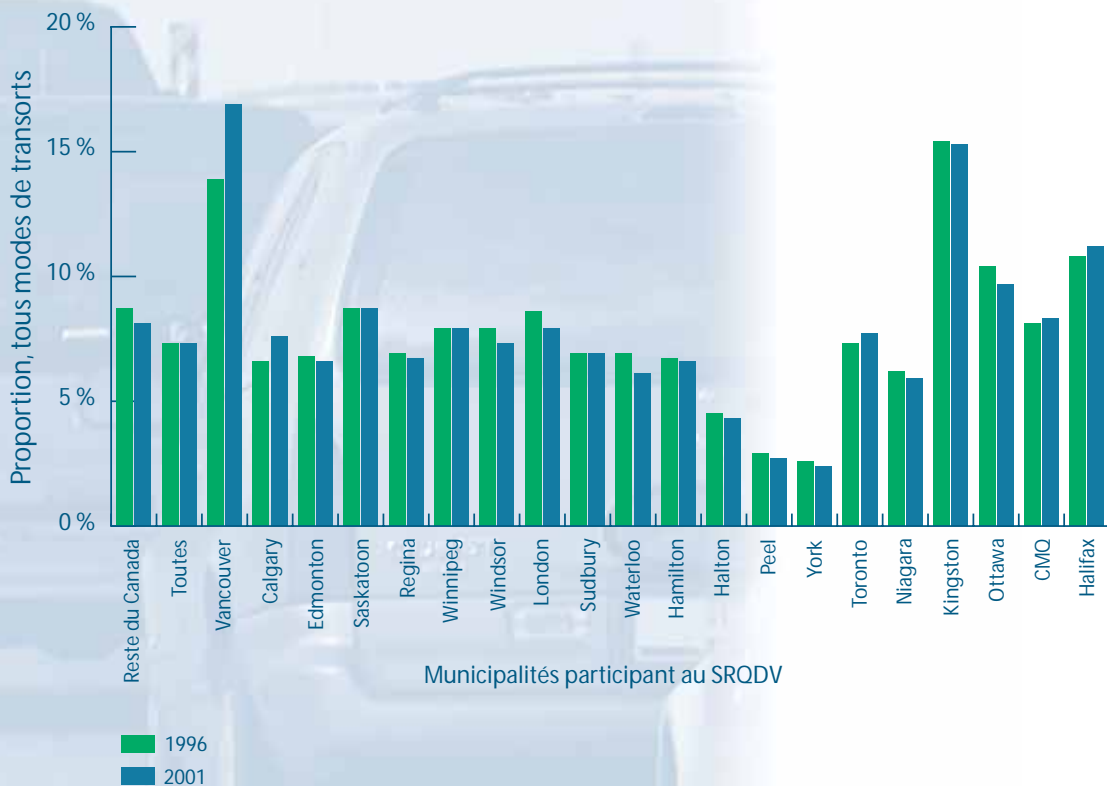
La proportion des déplacements quotidiens à pied ou à bicyclette a diminué dans 14 des 20 municipalités entre 1996 et 2001 et est restée sous la moyenne dans le reste du Canada. La marche et la bicyclette étaient les moyens les moins utilisés dans les trois

municipalités de Peel, York et Halton, trois municipalités qui ont également connu la plus forte croissance au chapitre de la population, du revenu et de l'emploi. Les facteurs qui influent sur le recours à la marche et à la bicyclette incluent la densité de la population, les schémas de lotissements, l'emplacement des lieux de travail par rapport aux lieux de résidence, le coût et le niveau de service du transport collectif, la disponibilité de sentiers et de bandes cyclables sûrs et pratiques, le climat et les choix du mode de vie.

Distances de déplacement

Le graphique 14 présente la répartition des distances de déplacement entre la maison et le travail en 2001. La majeure partie des déplacements—près de 60 pour cent des déplacements dans les collectivités participant au SRQDV—représentaient entre 5 et 30 km, généralement à l'intérieur des limites de la ville, mais à grande distance de la région de résidence

Graphique 13 : Proportion des personnes qui se rendent au travail à pied ou à bicyclette, Municipalités participant au SRQDV, 1996, 2001



Source : Statistique Canada, Recensements 1996, 2001

immédiate. Les déplacements quotidiens sur des distances supérieures à 30 km étaient plus fréquents dans les municipalités du sud de l'Ontario, notamment Hamilton, Halton, York et Niagara. Les déplacements à grande distance représentaient entre 10 et 20 pour cent de tous les déplacements quotidiens dans ces municipalités. Six villes, soit Vancouver, Saskatoon, Regina, Windsor, London et Kingston, ont affiché la plus forte proportion de courts déplacements journaliers (moins de 5 km). L'étendue géographique relativement faible de ces villes est un facteur. Vancouver était la seule ville où l'on a pu constater une importante utilisation du transport collectif.

Tout comme dans le cas des moyens utilisés pour effectuer les déplacements entre la maison et le travail, le graphique 15 laisse voir que les distances médianes des déplacements journaliers sont

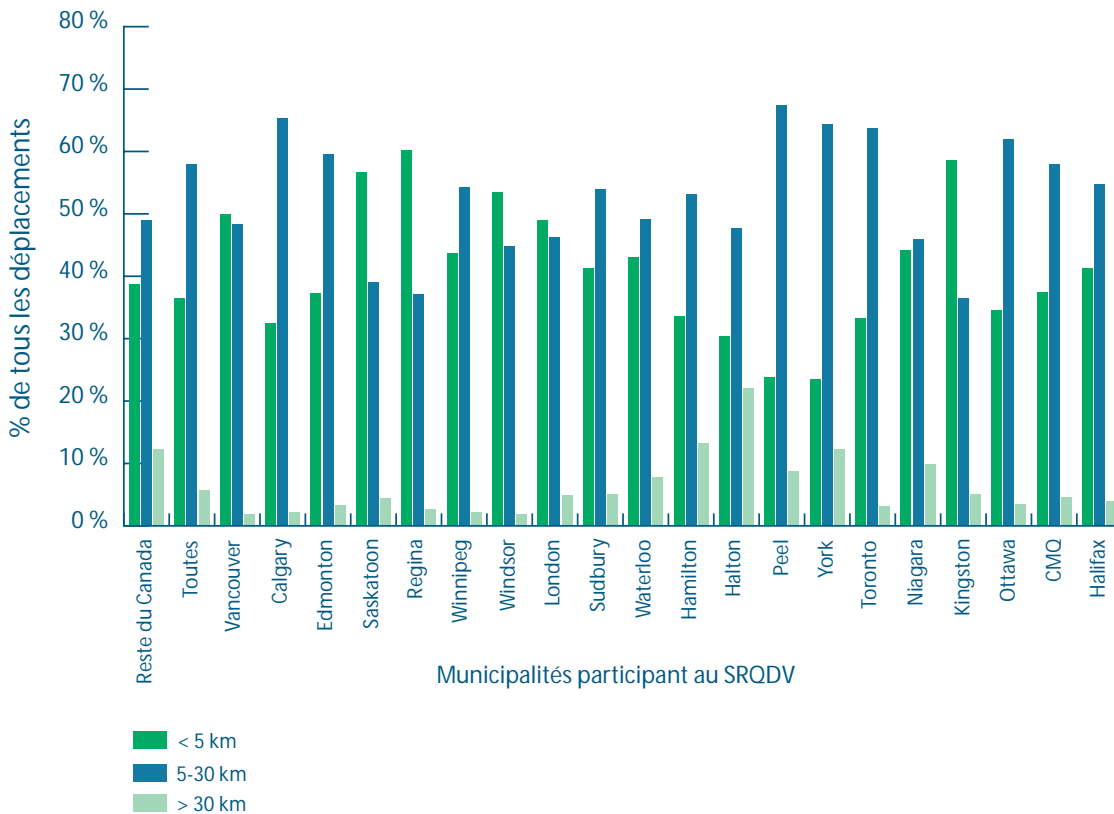
demeurées généralement inchangées au cours de la période de cinq ans.

Dans 14 des 20 municipalités participant au SRQDV, les distances de déplacement étaient plus courtes que la moyenne nationale, bien que les déplacements journaliers dans certaines des municipalités les plus peuplées—notamment Toronto, Calgary, la Région de Peel, la Région de York et Ottawa—étaient plus longs que la moyenne canadienne.

Qualité de l'air

Le Rapport sur les faits saillants de 2004 intégrait pour la première fois le thème de la qualité de l'air et plaçait davantage l'accent sur l'ozone troposphérique. Cette partie développe l'analyse de l'ozone troposphérique et examine un plus large éventail de polluants atmosphériques (voir les descriptions dans

Graphique 14 : Distance des déplacements domicile-travail, Municipalités participant au SRQDV, 2001



Source : Statistique Canada, Recensement 2001

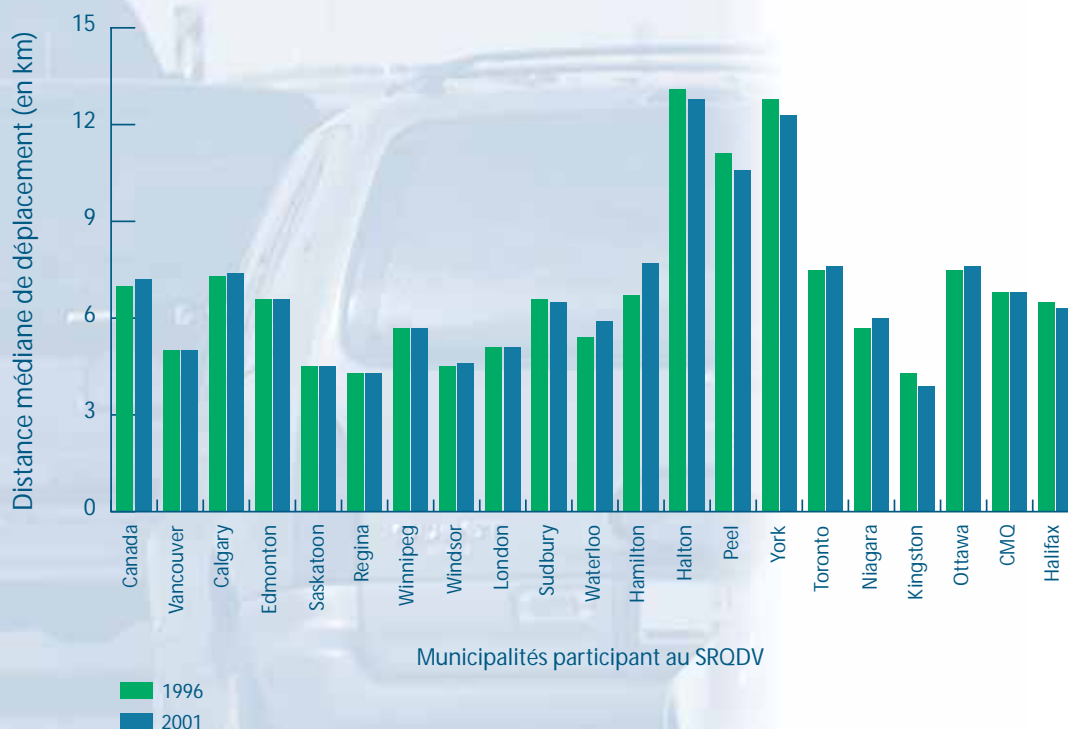
l'encadré 6). Le rapport *Les indicateurs environnementaux*¹⁸ d'Environnement Canada montre que le niveau ambiant de plusieurs polluants (NOx, SO₂, CO, particules totales en suspension) a généralement diminué ou est resté faible dans tout le Canada au cours des 20 dernières années. Ces améliorations faisaient suite à diverses mesures prises au cours des deux dernières décennies, notamment les modifications apportées à la composition de l'essence (la plus connue étant l'élimination du plomb) et les réductions de la teneur en soufre du carburant diesel. Des mesures ont aussi réussi à réduire les émissions des véhicules grâce à une combinaison de moyens allant des convertisseurs catalytiques à l'application des normes sur les émissions, en passant par l'amélioration des programmes d'inspection et d'entretien des véhicules.

Le rapport *Les indicateurs environnementaux* d'Environnement Canada souligne aussi que les concentrations d'ozone troposphérique en Ontario,

au Québec et dans les provinces de l'Atlantique ont toujours dépassé la norme canadienne depuis le début des années 1980, ce qui reflète en partie la croissance soutenue de l'utilisation de la voiture dans les régions fortement peuplées. Des niveaux élevés ont été enregistrés dans le couloir Québec–Windsor et, dans une moindre mesure, dans le Sud de la région de l'Atlantique et dans la vallée du Bas Fraser en Colombie-Britannique.

Les données sur la qualité de l'air fournies par le SQRDV pour la période 1991–2001 reflètent ces tendances nationales. Les concentrations de plusieurs importants polluants atmosphériques ont baissé bien en deçà des limites acceptables au cours de cette période, malgré une croissance démographique et économique. À titre d'exemple, le graphique 16 montre les concentrations moyennes annuelles de dioxyde de soufre (SO₂), lesquelles se sont situées bien en deçà de la norme acceptable²¹.

Graphique 15 : Transport urbain – Distance médiane de déplacement domicile-travail, Municipalités participant au SQRDV, 1996, 2001



Source : Statistique Canada, Recensements 1996, 2001

¹⁸ Environnement Canada, *Les indicateurs environnementaux, La série nationale d'indicateurs environnementaux du Canada* (Ottawa 2003) http://www.ec.gc.ca/soer-ree/Francais/Indicator_series/

¹⁸ Le SQRDV fournit aussi des données sur les concentrations de pointe, pendant une heure, d'une gamme de polluants atmosphériques. Hormis l'importante exception qu'est l'ozone, aucun de ces polluants n'a dépassé ses concentrations de pointe maximales acceptables d'une heure.

ENCADRÉ 6 : SOURCES ET EFFETS SUR LA SANTÉ DES POLLUANTS ATMOSPHÉRIQUES

Le **dioxyde de soufre (SO₂)** est un produit de la combustion des combustibles fossiles, principalement le charbon et le mazout, dans les centrales thermiques. La combustion du charbon pour usage domestique et les véhicules contribuent aussi à la hausse des concentrations ambiantes. L'exposition prolongée à des niveaux de concentration supérieurs aux normes nationales peut entraîner un affaiblissement de la fonction pulmonaire, des symptômes et des maladies respiratoires, une irritation des yeux, du nez et de la gorge et une mortalité prématurée. Le dioxyde de soufre entraîne des dépôts d'acide et est une source de corrosion, de brume sèche et de dommages à la végétation.

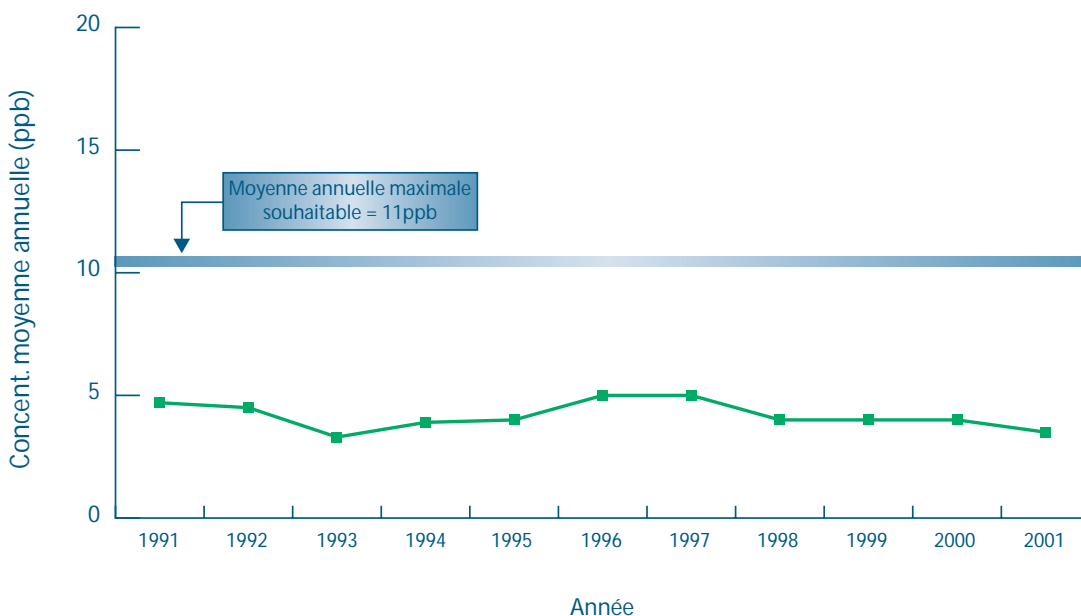
L'**ozone troposphérique (O₃)** est formé dans la basse atmosphère par les oxydes d'azote (NO_x) et les composés organiques volatils (COV) qui réagissent en présence de la chaleur et de la lumière du soleil. L'ozone est donc un polluant d'été et un important élément constitutif du smog estival. Les émissions des véhicules automobiles représentent la plus importante source de polluants qui produisent de l'ozone. Les fortes concentrations d'ozone résultent également de l'activité industrielle ou de la production d'énergie. Des quantités considérables d'ozone et de composés

ozonogènes circulent des États-Unis vers le Canada. On estime que plus de 50 pour cent de l'ozone troposphérique de l'Ontario vient des États américains²⁰. Dans les périodes où les niveaux d'ozone sont élevés et généralisés, l'ozone peut irriter l'appareil respiratoire, aggraver l'asthme et les maladies pulmonaires chroniques telles l'emphysème et la bronchite et endommager les poumons de façon permanente. L'ozone nuit également à la végétation.

Parmi les sources de **matières particulaires (MP)**, on compte la combustion des combustibles fossiles pour le chauffage et la cuisson, la combustion du carburant diesel dans les moteurs et de nombreux procédés industriels. Plus de 90 pour cent des fines particules émises par des sources fixes se combinent au SO₂. Les particules les plus fines, de l'ordre de 10 à 2,5 micromètres (MP10 et MP2,5) sont plus susceptibles d'avoir des effets néfastes sur la santé, car elles atteignent les voies respiratoires inférieures. Les matières particulaires nuisent aussi à la végétation, contaminent les sols et accentuent la mauvaise visibilité.

Source : Environnement Canada, <http://www.ec.gc.ca>

Graphique 16 : Qualité de l'air – Concentration (ppt) moyenne annuelle de dioxyde de soufre (SO₂), Médiane de toutes les municipalités participant au SRQDV, 1991-2001



Source : Environnement Canada, Bureau de l'évaluation et des indicateurs, Réseau national de surveillance de la pollution atmosphérique, 1991-2001

¹⁹ Oxydes d'azote (NO_x) est un terme générique qui désigne un groupe de gaz hautement réactifs qui contiennent tous de l'azote et de l'oxygène en quantités variables.

²⁰ On trouvera davantage de renseignements sur l'ozone à <http://www.airqualityontario.com/science/pollutants/ozone.cfm>.

Si les concentrations de polluants atmosphériques comme le SO₂ se sont situées bien en deçà des limites acceptables dans les villes canadiennes, il en a été autrement pour l’ozone troposphérique. Dans le *Rapport sur les faits saillants* de 2004, l’ozone troposphérique était désigné comme sujet de préoccupation; le graphique 17 montre qu’entre 1991 et 2001, les concentrations d’ozone troposphérique étaient, de façon constante, égales ou supérieures à la moyenne maximale annuelle acceptable dans toutes les collectivités participant au SRQDV, à l’exception de Regina et de Vancouver.

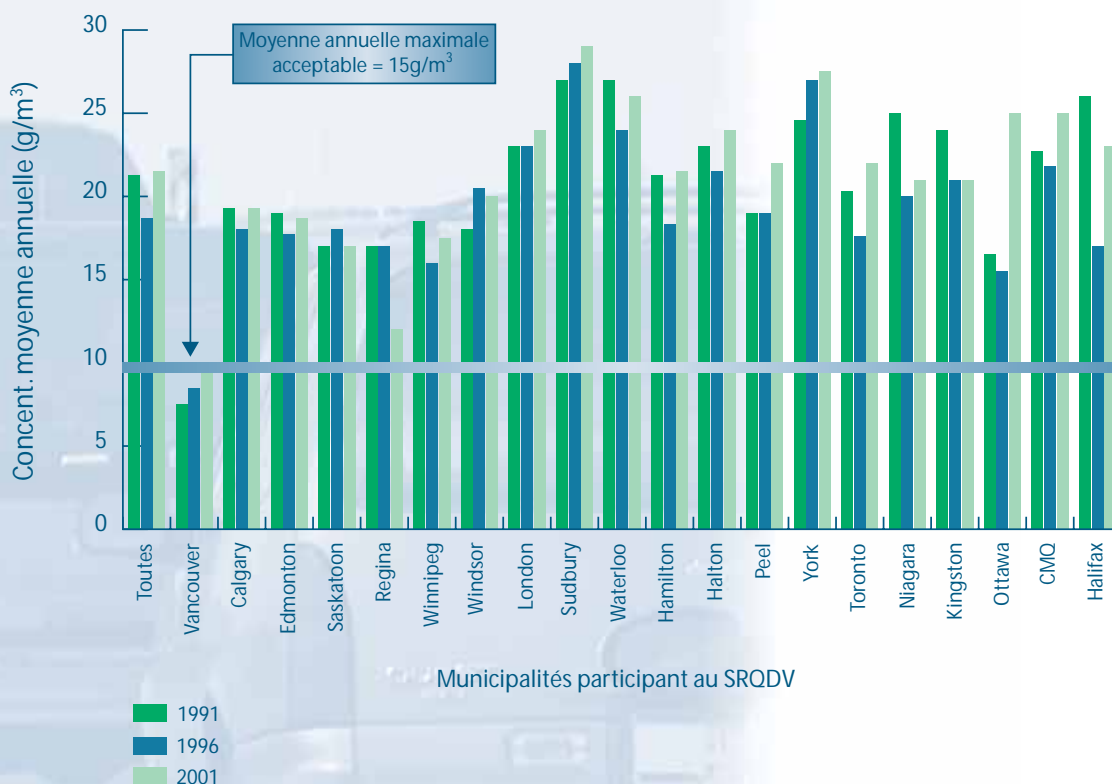
Le graphique 18 et le tableau 2 indiquent le nombre d’alertes au smog signalées par les collectivités participant au SRQDV entre 1991 et 2002 (voir les remarques sur

le smog dans l’encadré 7). En règle générale, ces données renforcent les tendances présentées dans le graphique 17. Bien que les données sur les alertes au smog fournies par le SRQDV ne soient disponibles que pour 13 municipalités, elles n’en indiquent pas moins une hausse constante entre 1996 et 2001²².

Conséquences pour les gouvernements municipaux

De nombreuses sources de pollution atmosphérique sont situées à grande distance des limites municipales, leur origine étant bien souvent à l’extérieur du Canada. Manifestement, la gestion de la qualité de l’air nécessite des actions qu’aucun gouvernement municipal ne peut entièrement maîtriser.

Graphique 17 : Qualité de l’air – Concentration (g/m³) moyenne annuelle d’ozone troposphérique (O₃), Municipalités participant au SRQDV, 1991, 1996, 2001



Source : Environnement Canada, Bureau de l’évaluation et des indicateurs, Réseau national de surveillance de la pollution
 Pour Halifax, les données sont de 1991, 1996 et 1998
 Pour Saskatoon, les données sont de 1992, 1996 et 1999
 Pour York, les données sont de 1991, 1996 et 2000

²² Les données disponibles pour 1991 n’indiquent aucune alerte au smog, cela étant dû en partie aux moyens limités dont on disposait à cette époque au chapitre des systèmes de surveillance. L’augmentation considérable du nombre d’alertes entre 2000 et 2001 est en partie attribuable aux modifications apportées aux procédures de notification mises en place par le province de l’Ontario, comme le précise l’encadré 7.

ENCADRÉ 7 : SMOG ET ALERTES AU SMOG

Le mot « smog » fait référence au mélange d'ozone troposphérique et de fines particules en suspension dans l'air qui se manifeste souvent sous la forme d'une brume sèche. Ce sont principalement les particules qui donnent sa couleur au smog et qui nuisent à la visibilité.

L'alerte au smog a pour principal objectif d'avertir les gens qui éprouvent des difficultés respiratoires d'éviter ou de réduire au minimum leur contact avec l'air extérieur. D'ordinaire, les ministères provinciaux lancent des alertes au smog en utilisant un indice de la qualité de l'air. Par exemple, en Ontario, des alertes au smog sont lancées lorsqu'il existe une forte probabilité de l'apparition de smog dans les 24 heures.

Depuis le 1^{er} mai 2000, dans le cadre de l'initiative Qualité de l'air Ontario, le ministère ontarien de l'Environnement donne des préavis en cas de mauvaise qualité de l'air. En mai 2001, le ministère a adopté comme politique d'émettre immédiatement une alerte au smog si une période de smog se produit sans avertissement et que l'on prévoit que les conditions météorologiques propices à une augmentation du smog se maintiendront pendant six heures. *Source : www.qualitedelairontario.com*

Néanmoins, les municipalités et les résidents peuvent, individuellement, avoir une influence directe sur l'amélioration de la qualité de l'air.

Au Canada, les gouvernements municipaux se tournent de plus en plus vers la Gestion de la demande en transport (GDT) et les Associations de gestion des transports (AGT) pour s'attaquer au problème de la qualité de l'air. La GDT préconise la mise en place d'une combinaison de mesures incitatives et de moyens de dissuasion, notamment la limitation de la circulation automobile dans les artères principales, l'incitation au covoiturage, l'incitation à l'utilisation du transport collectif et l'imposition de taxes aux voitures qui franchissent les limites de la ville. Les AGT sont des organismes sans but lucratif dirigés par leurs membres et qui visent à fournir des solutions durables en matière de transport et à améliorer la mobilité et l'accessibilité dans certaines zones précises de développement. Les AGT offrent un cadre à partir duquel les programmes de GDT sont mis en valeur, appliqués et administrés.

Les mesures préconisées en matière de GDT englobent la promotion d'une utilisation plus intensive des terrains au moyen de lotissements de plus forte densité afin de favoriser la marche et la bicyclette et des lotissements axés sur le transport collectif; l'accroissement des services de transport collectif comme solution de rechange pratique et

Tableau 2: Qualité de l'air — Nombre de jours d'alertes au smog, Sélection de municipalités participant au SRQDV, 1996–2002

Année	Calgary	Edmonton	Windsor	Sudbury	Waterloo	Hamilton	Halton	Peel	York	Toronto	Niagara	CMQ	Halifax
1996	0	0	S/o	S/o	5	3	2	3	2	3	S/o	0	0
1997	0	0	S/o	1	6	6	2	2	2	5	S/o	0	0
1998	0	0	S/o	2	8	8	3	3	3	7	S/o	0	0
1999	0	0	S/o	2	9	9	5	5	5	9	S/o	0	0
2000	0	0	4	n/a	4	3	3	3	3	3	S/o	0	0
2001	0	0	25	10	20	21	7	7	7	20	S/o	0	0
2002	0	0	24	3	19	20	10	9	9	18	21	0	0

Source : Base de données sur les enquêtes de la FCM auprès des municipalités, 2003

abordable à la voiture; et l'aménagement d'un réseau de voies cyclables reliant le domicile au lieu de travail, aux magasins, aux écoles et aux installations de loisirs. L'Initiative de transport intelligent qui était au départ un programme de gestion de la demande en transport dans la région du Grand Toronto en est un exemple. On trouve au cœur même de ce projet la mise en œuvre de programmes de covoiturage, de covoiturage par fourgonnette et de service de partage

de voitures à l'échelle de cette région, ainsi que la création d'une série d'associations de gestion des transports dans tout le Grand Toronto.

Les municipalités peuvent aussi réduire l'engorgement des routes en respectant des normes élevées de qualité des routes et en modifiant complètement les plans de circulation afin de maximiser le débit de circulation des véhicules.

Graphique 18 : Qualité de l'air – Nombre moyen d'alertes au smog dans les municipalités évaluant la qualité de l'air, Sélection de municipalités participant au SRQDV, 1996-2002



Source : Base de données sur les enquêtes de la FCM auprès des municipalités, 2003

PARTIE 6 | APPROVISIONNEMENT EN EAU ET QUALITÉ DE L'EAU DES MUNICIPALITÉS

La présente partie porte sur trois aspects relatifs à l'approvisionnement en eau et au traitement des eaux usées des municipalités, à savoir la transformation des habitudes de consommation d'eau des citoyens, les degrés de traitement des eaux usées et la qualité des eaux utilisées à des fins récréatives.

Les municipalités utilisent environ 11 pour cent de la totalité de l'eau de surface et de l'eau souterraine soutirée au Canada. Comme le fait ressortir le rapport sur *Les indicateurs environnementaux* de 2003 produit par Environnement Canada, les Canadiens comptent au nombre des plus grands consommateurs d'eau au monde, leur consommation étant le double de celle enregistrée dans les pays industrialisés à l'extérieur de l'Amérique du Nord. Bien que la consommation d'eau par personne ait diminué de 4 pour cent à l'échelle de l'ensemble des municipalités canadiennes entre 1991 et 1999, le volume total d'eau consommée par les municipalités a augmenté de 5 pour cent en raison de la croissance démographique.

En plus de grever une ressource naturelle précieuse, la hausse de la demande en eau entraîne une augmentation des eaux usées. Comme nous l'avons vu dans la partie 1, les eaux usées municipales sont l'un des flux d'effluents les plus importants au pays. Si elles ne sont pas traitées de manière appropriée, les eaux usées représentent un risque grave pour la santé humaine et la qualité de l'eau en général, puisqu'elles peuvent contenir une foule d'agents pathogènes, des déchets organiques en décomposition et des douzaines de produits chimiques nocifs. Ces substances peuvent également constituer une menace pour les écosystèmes aquatiques et contaminer les réseaux d'approvisionnement en eau potable. Insuffisamment traitées, les eaux usées peuvent aussi entraîner la fermeture des plages et donc réduire l'accessibilité à des activités de loisir qui contribuent grandement à la qualité de vie.

Il est difficile de déterminer la qualité de l'eau à l'échelle nationale, en raison de l'insuffisance des données disponibles et des mécanismes de suivi. Un projet de compilation des indicateurs de la

qualité de l'eau des différents bassins hydrographiques permettra de dresser un bilan national de l'état de l'environnement dès 2006²³.

Consommation par habitant

En 1999, près de 98 pour cent de la population des collectivités participant au SRQDV étaient raccordés à un réseau d'aqueduc. En plus d'assurer des services exceptionnels à leur population si on compare à la situation dans d'autres parties du monde, les municipalités garantissent des services d'approvisionnement en eau, ce qui suppose des investissements soutenus au chapitre des infrastructures compte tenu de la croissance considérable de la population.

Le graphique 19 fait état de la consommation d'eau par habitant en 1991, 1996 et 1999, dans les 20 municipalités participant au SRQDV; les données incluent les secteurs résidentiel, commercial, institutionnel et industriel. Contrairement à la tendance à la baisse de la consommation d'eau moyenne par habitant enregistrée à l'échelle nationale, celle de l'ensemble des collectivités participant au SRQDV a été légèrement à la hausse de 1991 à 1999, quoiqu'il existe des écarts considérables entre les différentes collectivités. Malgré cette hausse, la consommation moyenne des collectivités participant au SRQDV est demeurée bien inférieure à la moyenne nationale.

Voici certains des facteurs qui influent sur la consommation moyenne d'eau par habitant :

- Le revenu moyen des ménages – les ménages dont le revenu est plus élevé consomment davantage.
- La présence d'industries qui utilisent beaucoup d'eau, ce qui fait augmenter considérablement la moyenne par habitant.
- Le climat – la consommation est plus élevée dans les régions plus chaudes.
- L'âge des infrastructures municipales – les fuites d'eau sont plus élevées dans les vieilles conduites et l'eau est perdue avant même d'être consommée.

²³ Les données relatives aux réseaux de distribution d'eau et de collecte d'eaux usées des municipalités participant au SRQDV sont tirées de la Base de données sur l'utilisation (de l'eau) par les municipalités d'Environnement Canada; des données sont disponibles uniquement pour 1991, 1996 et 1999. Ces données sont fournies sur une base volontaire par les municipalités et non par chacune des usines d'assainissement de l'eau.

- L'efficacité des programmes de conservation de l'eau mis en place par la collectivité.

Traitement des eaux usées des municipalités

Le graphique 20 montre le pourcentage de la population raccordée à un réseau municipal de collecte des eaux usées non doté d'installations de traitement ou doté uniquement d'installations de traitement primaire. En 1999, moins de 10 pour cent de la population des collectivités participant au SRQDV raccordée à un réseau municipal de collecte des eaux usées n'était pas desservie par des installations de traitement secondaire et tertiaire. Ce pourcentage est

beaucoup moindre que pour l'ensemble de la population canadienne, puisque la même année, 22 pour cent de la population canadienne raccordée à un réseau d'égouts n'était desservie par aucune installation de traitement secondaire ou tertiaire²⁴. De plus, la majorité des municipalités dont une grande partie des eaux usées ne faisait l'objet d'aucun traitement secondaire ou tertiaire, soit Vancouver et Windsor en 1996 et 1999, et Saskatoon, Kingston et Ottawa en 1991, avaient opté pour un traitement primaire plutôt que pour l'absence totale de traitement²⁵.

Graphique 19 : Approvisionnement en eau des municipalités – Consommation d'eau journalière (L/personne/jour), Municipalités participant au SRQDV, 1991, 1996, 1999



Source : Environnement Canada, Base de données sur l'utilisation (de l'eau) par les municipalités, 1991, 1996, 1999
Données non disponibles pour Calgary, Edmonton, Saskatoon, Regina ou Winnipeg en 1991.

²⁴ Indicateurs environnementaux 2003, Environnement Canada

Qualité des eaux utilisées à des fins récréatives

Dans le cadre de son enquête effectuée auprès des municipalités en 2003, la FCM a recueilli des données sur la qualité des eaux utilisées à des fins récréatives de dix municipalités, dont neuf en Ontario²⁷. Cinq d'entre elles, soit Halton, Peel, Toronto, Niagara et Kingston, sont situées en bordure du lac Ontario.

Malgré les améliorations apportées au traitement des eaux usées, le tableau 3 indique que la qualité des eaux utilisées à des fins récréatives s'est détériorée. Le traitement des eaux usées n'est toutefois que l'un des nombreux facteurs qui influent sur la qualité des plans d'eau riverains utilisés à des fins récréatives.

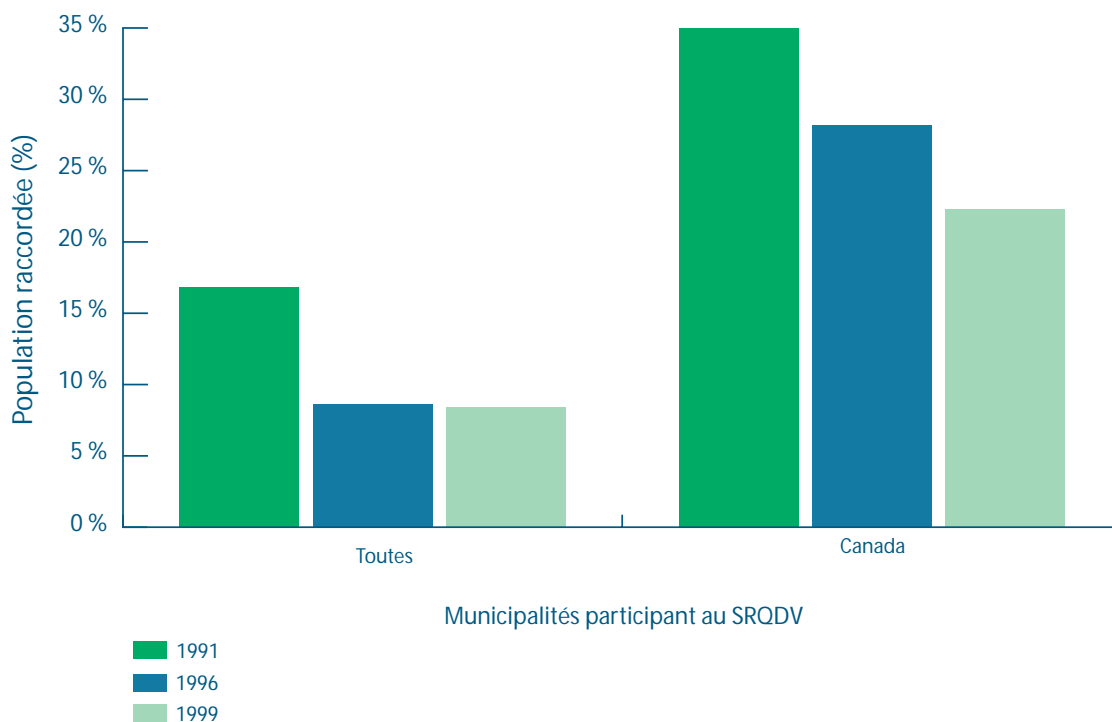
ENCADRÉ 8 – DÉFINITION DE TRAITEMENT DES EAUX USÉES

Traitement primaire : élimination de 20 à 30 pour cent des déchets organiques et séparation des boues par filtrage et décantation.

Traitement secondaire : traitement biologique qui élimine de 80 à 90 pour cent des déchets organiques.

Traitement tertiaire : traitement chimique avancé ou traitement biologique et chimique qui élimine 95 pour cent et plus des déchets organiques.

Graphique 20 : Population raccordée à un réseau d'égouts sans traitement ou avec traitement primaire seulement, Municipalités participant au SRQDV et moyennes nationales, 1991, 1996, 1999



Source : Environnement Canada, Base de données sur l'utilisation de l'eau par les municipalités, 1991, 1996, 1999
Exprimé en pourcentage de la population desservie par un système centralisé de collecte des eaux usées sans traitement secondaire ou tertiaire; les eaux usées ne reçoivent aucun traitement ou un traitement primaire seulement.

²⁵ Les données sur le traitement des eaux usées dans les différentes municipalités figurent dans les annexes techniques, à <http://www.fcm.ca>

²⁶ Pourcentage de la population raccordée à un réseau municipal centralisé de collecte des eaux usées mais non doté d'installations de traitement secondaire ou tertiaire.

²⁷ Plusieurs municipalités ont déclaré n'avoir aucun plan d'eau récréatif (Calgary, Edmonton, Regina, Saskatoon, Winnipeg et London) ou ne pas recueillir de données sur les fermetures de plages (Vancouver, CMQ). Les villes d'Ottawa et d'Hamilton n'ont fourni aucune donnée.

Tableau 3 – Qualité des eaux utilisées à des fins récréatives – Fermetures de plans d'eau utilisés à des fins récréatives – Municipalités participant au SRQDV pour lesquelles des données sont disponibles – 1991, 1996-2002

Année	Moyenne	Sudbury	Waterloo	Windsor	Halton	Peel	York	Toronto	Niagara	Kingston	Halifax
1991	0,0	0	0	0	S/o	S/o	0	S/o	S/o	0	S/o
1996	10,3	0	0	0	34	2	1	21	S/o	0	36
1997	9,3	0	0	0	35	2	2	14	S/o	0	30
1998	10,9	0	0	0	28	4	3	22	18	0	34
1999	10,8	0	0	0	28	2	1	34	10	0	33
2000	14,4	0	0	0	30	2	6	45	17	0	44
2001	14,2	0	0	3	35	1	6	42	12	0	43
2002	13,5	0	2	2	37	n/a	5	26	8	0	43

Source : Base de données sur les enquêtes de la FCM auprès des municipalités. Nota : après 1998, l'Ontario a normalisé ses mécanismes de mesure de la qualité uniquement pour les dénombrements d'E. coli. Par ailleurs, les normes provinciales ne sont pas appliquées uniformément. Halton et Toronto utilisent la norme du Ministère, tandis que d'autres municipalités utilisent leurs propres normes, moins rigoureuses, établies d'après les lignes directrices fédérales ou d'après d'autres données.

ENCADRÉ 9 – MESURES DE VALORISATION DE L'EAU DANS LA RÉGION DE YORK

Water for Tomorrow, le programme de valorisation de l'eau de la Région de York, comporte les mesures suivantes :

- Implantation d'un programme d'amélioration des bâtiments résidentiels et commerciaux
- Vérification de la consommation d'eau des gros utilisateurs : industries, commerces et institutions
- Réduction des fuites dans les neuf municipalités régionales
- Lancement d'un programme de sensibilisation du public et intégration de modules sur la question dans les programmes scolaires
- Implantation d'un programme de réduction de la consommation d'eau pendant l'été
- Organisation du Festival de l'eau pour les enfants

Ce programme permet d'économiser 22,4 millions de litres d'eau par jour, soit 8 pour cent des besoins actuels en eau de la Région de York, et suffisamment pour desservir une ville de 84 500 personnes.

Conséquences pour les gouvernements municipaux

Les gouvernements municipaux jouent un rôle important au chapitre de l'approvisionnement approprié en eau et de l'assurance de la qualité de l'eau. Par ailleurs, ils ne peuvent assumer ce rôle de premier plan sans le soutien des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux pour maintenir un niveau d'investissement approprié dans les infrastructures physiques. Les municipalités surveillent la qualité de l'eau potable et la qualité des eaux utilisées à des fins récréatives. Dans ce dernier cas, les municipalités procèdent notamment à des prélèvements périodiques de l'eau des plages en été et à l'inspection des piscines publiques tout au cours de l'année. Les municipalités peuvent également mettre de l'avant des mesures de conservation et de tarification appropriée et contribuer ainsi à modifier les habitudes de consommation des ménages et des entreprises (voir l'encadré 9).

Le rapport sur les *Indicateurs environnementaux* d'Environnement Canada fait état de plusieurs questions relevant de la sphère de compétence des gouvernements municipaux :

- Des investissements considérables s'imposent pour améliorer les réseaux désuets d'approvisionnement

Annexe 1 – Définitions de la densité dans différentes collectivités

Municipalité	Densité brute	Densité nette	Observations
Edmonton	Population totale, ou nombre d'unités d'habitation <i>divisé(e)</i> par la superficie du territoire.	Population totale des zones résidentielles <i>divisée par</i> la superficie des lotissements résidentiels à l'intérieur de ces zones résidentielles, à l'exclusion des lotissements utilisés à des fins non résidentielles, des routes et des ruelles.	La densité n'est pas mesurée officiellement. La ville comporte de grands secteurs de terres agricoles inexploitées, ce qui fait baisser la densité. La densité nette est disponible pour 1999 seulement.
Regina	Population totale, ou nombre d'unités d'habitation <i>divisé(e)</i> par la superficie totale du territoire bâti.	Population totale, ou nombre d'unités d'habitation <i>divisée par</i> la superficie totale des terres résidentielles.	
London	Nombre d'unités d'habitation <i>divisé par</i> la superficie du territoire zoné « résidentiel », y compris les routes, les écoles, les parcs, les églises, les bibliothèques et les autres installations autorisées en vertu du Plan officiel d'aménagement du territoire résidentiel de l'Ontario.	Nombre d'unités d'habitation <i>divisée par</i> la superficie des terres réservées uniquement pour des lots ou des îlots résidentiels.	Le nombre total d'unités d'habitation tiré des données du Recensement peut inclure les habitations situées sur des terres non zonées « résidentielles ».
Peel	Population totale, ou nombre total d'unités d'habitation <i>divisé(e)</i> par la superficie totale du territoire.	Population totale <i>divisée par</i> la superficie du territoire situé à l'intérieur des limites des lotissements, à l'exclusion des emprises et des terres utilisées à des fins non résidentielles.	Les densités de municipalités de palier inférieur de Brampton, Caledon et Mississauga sont respectivement de 77,97; 12,78; et 79,60.
Ottawa	Population totale, ou nombre d'unités d'habitation <i>divisé(e)</i> par la superficie du territoire urbain.	Population totale <i>divisée par</i> la superficie des terres résidentielles (à l'exclusion des zones non résidentielles).	
CMQ	Population totale <i>divisée par</i> la superficie totale OU population totale divisée par la longueur totale des routes.	Population totale <i>divisée par</i> la superficie du territoire bâti, à l'exclusion des carrières, des terres agricoles, des terres boisées, des cours d'eau et des lacs.	La densité nette est calculée depuis 2001 seulement.

en eau et de gestion des eaux usées. Environ une municipalité canadienne sur quatre (26 pour cent) a connu des pénuries d'eau entre 1994 et 1999, en raison de sécheresses, de problèmes d'infrastructures ou de l'augmentation de la consommation.

- La réduction de la consommation d'eau par habitant peut permettre d'éviter d'avoir à investir — ou de retarder le moment de le faire — pour des sources d'approvisionnement en eau plus éloignées et plus coûteuses; la réduction de la consommation

permet également de reporter la construction de nouvelles installations de traitement.

- Les programmes de conservation de l'eau visant à réduire la consommation par habitant incluent la réduction des fuites, l'implantation de mesures d'économie dans les installations publiques, l'installation de toilettes à faible débit d'eau, l'organisation de campagnes de sensibilisation du public et la facturation du coût complet²⁸.

²⁷ Les **frais d'utilisation** ne couvrent encore qu'une portion seulement du coût de la prestation des services d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées, et les modes de tarification ne favorisent pas la conservation. Lorsque la tarification de l'eau ne permet pas de couvrir le coût complet des services d'approvisionnement, entreprises et particuliers sont moins enclins à investir dans des technologies d'économie d'eau. Chez les ménages canadiens non dotés de compteurs, la consommation par habitant était supérieure de 50 pour cent. Toutefois, seulement 57 pour cent de la population des municipalités du Canada disposaient de compteurs en 1999; il s'agit tout de même d'une augmentation par rapport à 1991, alors que ce pourcentage était de 52 pour cent.

Le SRQDV est une initiative volontaire, rendue possible grâce à la participation et au financement des 20 municipalités qui font partie du Système. La FCM tient également à remercier sincèrement Ressources humaines et Développement des compétences Canada pour l'aide financière qu'il a contribué à ce projet.

Système de rapports sur la qualité de vie de la FCM

Le Système de rapports sur la qualité de vie (SRQDV) se compose de centaines de variables mesurant les changements survenus dans des facteurs sociaux, économiques et environnementaux en se fondant sur des données provenant de diverses sources nationales et municipales. Ces variables sont structurées en 10 indicateurs démographiques et 62 indicateurs de qualité de vie utilisés pour mesurer l'évolution survenue à ce chapitre entre 1990 et 2002 dans 20 municipalités canadiennes.

Les 20 municipalités participant au SDRQV représentent 40 pour cent de la population canadienne. Réparties dans sept provinces, elles comportent certains des plus grands centres urbains du Canada, de nombreuses banlieues de ces grands centres, ainsi que de petites et moyennes municipalités (voir le tableau 1).

Grâce au SRQDV et à sa méthode de suivi de la qualité de vie à l'échelle locale, les gouvernements municipaux sont assurés de demeurer des partenaires de premier plan dans la formulation des politiques d'intérêt public au Canada. Élaboré par la FCM et des employés municipaux, chacun des rapports est aussi conçu comme un outil de planification pour les municipalités. Chacun présente les enjeux de la qualité de vie d'un point de vue municipal et s'appuie sur des données ventilées par territoires municipaux et non pas par régions métropolitaines de recensement, comme c'est souvent le cas dans des études semblables.

Ce système de rapports représente également un outil important pour les organismes communautaires, les instituts de recherche et les autres ordres de gouvernement, puisqu'il leur permet :

- de cerner les enjeux qui ont des répercussions sur la qualité de vie dans les municipalités canadiennes et de promouvoir la sensibilisation à ces enjeux;
- de mieux cibler les orientations et les ressources pouvant améliorer la qualité de vie;
- d'appuyer des efforts concertés visant l'amélioration de la qualité de vie;
- d'informer et d'influencer les décideurs des diverses régions du Canada.

Les premiers rapports ont été publiés en 1999 et en 2001. La troisième et présente série de rapports a commencé par le *Rapport sur les faits saillants*, publié en avril 2004¹, suivi de trois rapports thématiques fondés sur les constatations présentées dans le *Rapport sur les faits saillants*, soit *Revenus, logement et nécessités de la vie* (2004), *Sociétés dynamiques et changement social* (2005) et celui-ci, *Croissance, économie et environnement urbain* (2005). Les tableaux et les rapports sur les indicateurs du SRQDV sont accessibles à <http://www.fcm.ca>

La Fédération canadienne des municipalités

La Fédération canadienne des municipalités (FCM) est la voix nationale des gouvernements municipaux depuis 1901. Elle est vouée à l'amélioration de la qualité de vie dans toutes les collectivités en favorisant des gouvernements municipaux forts, efficaces et responsables. Ses membres se composent des plus grands centres urbains et des plus grandes municipalités régionales du Canada, de petites villes et de municipalités rurales, de même que des 19 principales associations municipales des provinces et des territoires.

La FCM est reconnaissante du soutien financier reçu de Ressources humaines et Développement des compétences Canada dans la réalisation de ce projet.

¹ Fédération canadienne des municipalités, 2004. *Système de rapports sur la qualité de vie, Rapports sur les faits saillants 2004*, Ottawa.