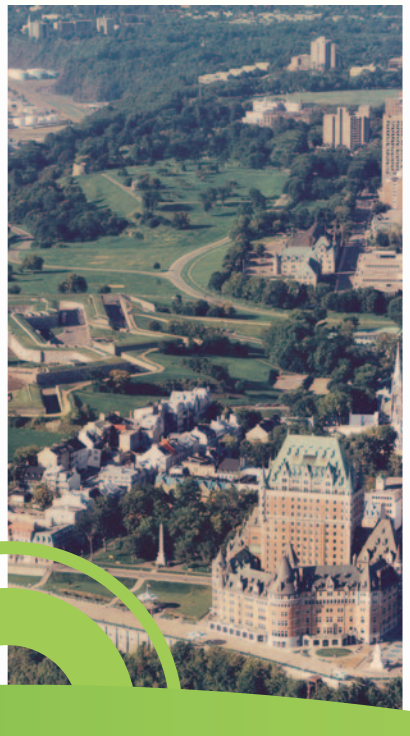
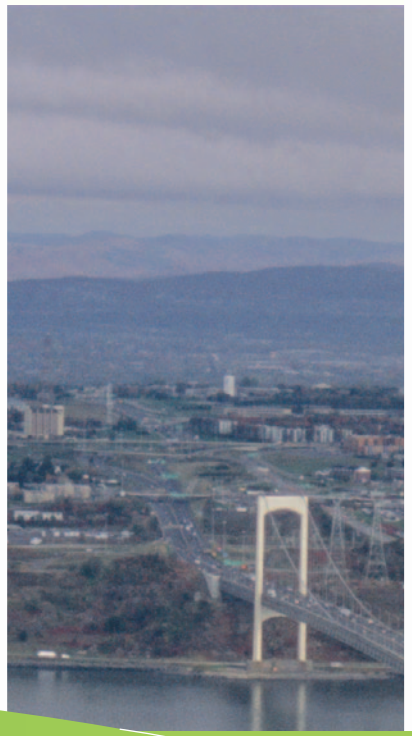
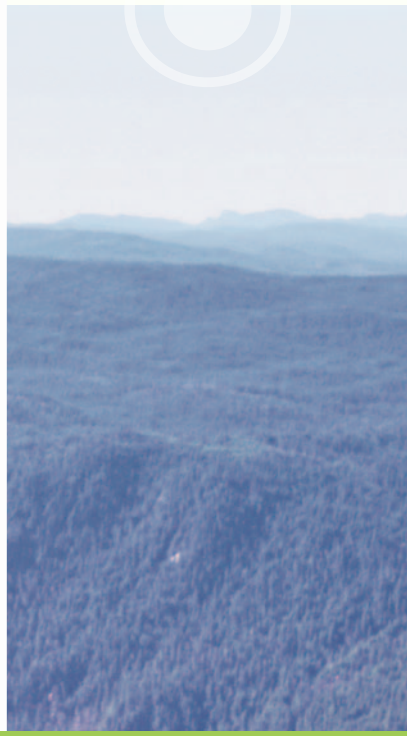
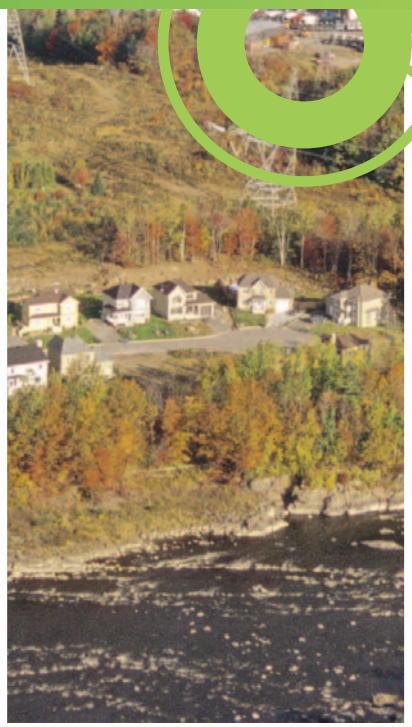





Guide de référence

DES FAÇONS DE FAIRE INNOVANTES ET DURABLES POUR AMÉNAGER L'ESPACE MÉTROPOLITAIN






Communauté métropolitaine de Québec

plania

1990, RUE CYRILLE-DUQUET, BUREAU 225
QUÉBEC (QUÉBEC) G1N 4K8

TÉL. 418 682-3449
TÉLEC. 418 682-5562

info@plania.com
www.plania.com

INTRODUCTION

Au cours des 20 dernières années, les pratiques d'aménagement et d'urbanisme ont évolué rapidement pour tenir compte, notamment, des principes associés au développement durable. Ces nouvelles façons de concevoir et d'aménager l'espace cherchent notamment à créer des milieux de vie diversifiés, à proposer des modes de développement plus respectueux de l'environnement et à offrir des solutions intéressantes aux problèmes de mobilité.

Afin de se retrouver dans la multitude de modèles élaborés et des termes utilisés, la Communauté métropolitaine de Québec a souhaité faire une revue et une synthèse des pratiques actuelles. Le présent document illustre sommairement quelques façons de faire innovantes et durables pour aménager l'espace métropolitain, que ce soit à l'échelle de la région métropolitaine, de la ville, du quartier ou du lotissement.

Ce document s'adresse à tous ceux intéressés d'approfondir leurs connaissances sur les nouvelles pratiques en aménagement et en urbanisme qui mettent l'emphase sur les principes du développement durable.

TABLE DES MATIÈRES

Le Smart Growth : aménager la croissance de façon optimale 2

Le Nouvel urbanisme : une approche tournée vers le design urbain 3

Le Transit-Oriented Development (TOD) : un aménagement du territoire fait en fonction des transports collectifs et actifs 4

L'écoquartier : un produit immobilier spécialisé et écologique 6

Les quartiers durables : une appellation contrôlée 7

Le développement en grappes : un lotissement vert qui intègre développement et conservation 8

LE SMART GROWTH : AMÉNAGER LA CROISSANCE DE FAÇON OPTIMALE

Le Smart Growth, appelé en français « croissance intelligente », est un concept de développement qui constitue le prolongement opérationnel du développement durable.

Les tenants de cette approche de planification sont avant tout concernés par la gestion de l'urbanisation et la lutte contre l'étalement urbain. Conséquemment, cette approche de planification tend à diriger prioritairement le développement vers les secteurs urbains déjà existants.

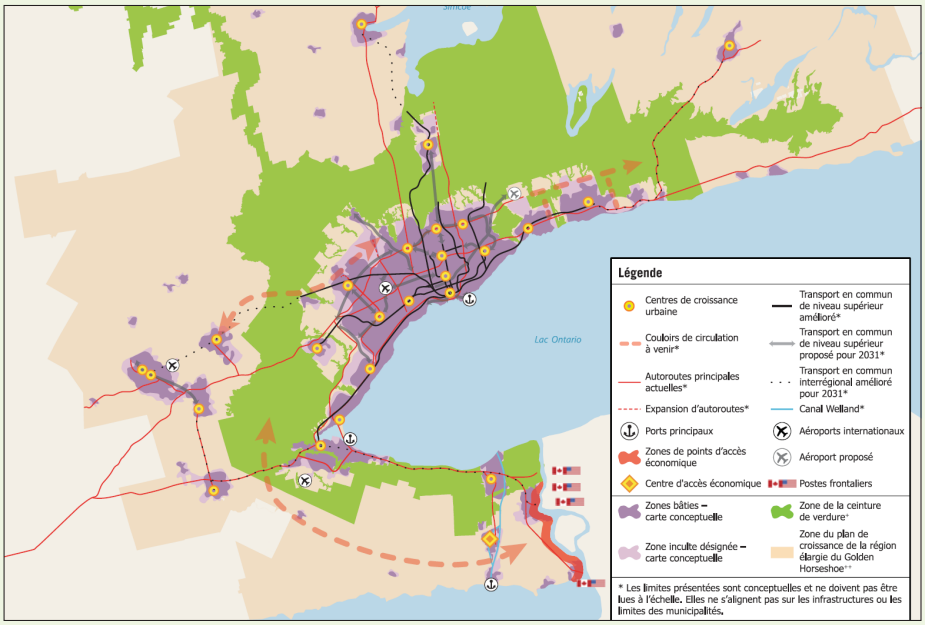
Les principaux objectifs poursuivis :

- Optimiser l'utilisation du sol;
- Réduire les coûts d'urbanisation;
- Créer un environnement urbain durable;
- Améliorer le rendement environnemental des anciens et des nouveaux espaces résidentiels;
- Favoriser l'implantation des activités urbaines à proximité des lieux de résidences pour, notamment, réduire les distances et le nombre de déplacements en automobile;
- Limiter l'étalement urbain;
- Contrôler la croissance urbaine.

Quelques principes d'aménagement du Smart Growth :

- Un aménagement du territoire basé sur une plus grande compacité du cadre bâti afin de limiter la consommation d'espace;
- Un développement orienté vers les quartiers existants ou les milieux déjà urbanisés;
- Des aménagements favorisant la mixité des fonctions urbaines (habitations, commerces, services et emplois);
- Des milieux de vie offrant une plus grande diversité dans le choix des habitations (unifamilial, duplex, multiplex);
- Des milieux de vie conviviaux et aménagés pour les piétons;
- Des espaces verts préservés et des espaces publics mis en valeur;
- Une offre de transport variée favorisant l'intermodalité (transport collectif, pistes cyclables, etc.);
- Des choix de développement conditionnés par la rationalité économique, l'équité et l'efficience;
- Une planification basée sur la collaboration et le partenariat entre divers groupes d'acteurs.

Concept de développement proposé pour la région métropolitaine de Toronto : une mise en application des principes du Smart Growth



Source : MINISTÈRE DU RENOUVELLEMENT DE L'INFRASTRUCTURE PUBLIQUE. 2006. *Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe. Place à la croissance : de meilleurs choix pour un avenir meilleur.* Gouvernement de l'Ontario, 69 p.

Sources : Peter CALTHORPE. 1993. *The Next American Metropolis. Ecology, Community, and the American Dream.* Princeton Architectural Press, 175 p.

Francine DANSEREAU *et al.* 2005. *Politiques et interventions en habitation : analyse des tendances récentes en Amérique du Nord et en Europe.* Presses de l'Université Laval, 240 p.

SOCIÉTÉ CANADIENNE D'HYPOTHÈQUES ET DE LOGEMENTS (SCHL). 2005. *Smart Growth in Canada : Implementation of a Planning Concept.* Final Report. External Research Program. 226 p.

VIVIRE EN VILLE. 2004. *Vers des collectivités viables : de la théorie à l'action.* Ensemble multi-supports, trousse d'actions.

LE NOUVEL URBANISME : UNE APPROCHE TOURNÉE VERS LE DESIGN URBAIN

Le Nouvel urbanisme applique également les principes du développement durable. Comparativement au concept du Smart Growth, il accorde une plus grande attention à la conception architecturale et vise à recréer les qualités et les spécificités des développements urbains traditionnels, appelés en anglais *Traditional Neighborhood Development*. Cette approche s'inspire à la fois de l'architecture des petites villes du sud des États-Unis et de la forme urbaine compacte de villes européennes préindustrielles.

Les tenants de ce mouvement accordent une très grande importance aux questions de design urbain. Le Nouvel urbanisme cherche davantage à changer le visage de la croissance urbaine plutôt que de la contrôler.

Ce mouvement met l'accent sur la restauration et la reconfiguration des milieux urbanisés, des villes et des quartiers. Le Nouvel urbanisme cherche également à proposer un code urbain et architectural spécifique afin de favoriser l'émergence de relations de voisinage et d'un esprit de communauté.

Les principaux objectifs poursuivis :

- Aménager les quartiers de façon à ce qu'ils demeurent à l'échelle humaine;
- Concevoir les villes de manière à faciliter la mobilité des personnes par une bonne complémentarité entre les différents modes de transport (marche, transport collectif, vélo, automobile);
- Créer et aménager des communautés plus compactes, plus diversifiées et plus conviviales;
- Modeler le milieu urbain par une architecture et des aménagements plus soignés.

Quelques principes du Nouvel urbanisme :

- Une plus grande diversité architecturale;
- Une offre résidentielle multiple;
- L'aménagement d'espaces publics favorisant l'animation urbaine;
- Un design urbain permettant l'appropriation de l'espace par les résidants;
- Un développement plus compact par une densification et une consolidation du bâti;
- Une mixité des fonctions urbaines;
- Un redéveloppement et un réaménagement des milieux déjà urbanisés.

Des exemples d'ici et d'ailleurs

Aux États-Unis, la communauté de Seaside en Floride et celle de Laguna West, à Sacramento en Californie, sont les figures emblématiques de l'application des principes du Nouvel urbanisme.

Au Québec, les principes du Nouvel urbanisme ont notamment été appliqués lors de la réalisation, au début des années 1990, du quartier Bois-Franc à Montréal.

Quartier Bois-Franc à Montréal : un développement effectué selon les principes du Nouvel urbanisme







Source : Marc PERREAULT. 2009. *Le développement durable… un objectif, pas une norme. Comment traduire le développement durable dans les outils d'urbanisme.* DAA/GROUPE IBI. Journée d'étude de l'Association des urbanistes et des aménagistes municipaux du Québec, 30 octobre 2009, 36 p.

Sources : CONGRESS FOR THE NEW URBANISM. 1999. *Les principes du Nouvel urbanisme* (Charter of the New Urbanism, translated into French). 3 p.

Blaise DUPUIS. 2009. « *Le mouvement du New Urbanism et le paysage urbain : La circulation d'une doctrine urbanistique* ». Articulo – Revue de sciences humaine, Hors-série 2, 12 p.

Michel OUELLET. 2006. « *Le smart Growth et le Nouvel urbanisme : Synthèse de la littérature récente et regard sur la situation canadienne* ». Cahiers de géographie du Québec, volume 50, numéro 140 : 175-193.

LE TRANSIT-ORIENTED DEVELOPMENT (TOD) : UN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE FAIT EN FONCTION DES TRANSPORTS COLLECTIFS ET ACTIFS

Le *Transit-oriented development (TOD)* est une stratégie d'aménagement qui met l'emphase sur le développement de milieux de vie diversifiés et multifonctionnels autour de pôles de transports collectifs et actifs.

Cette stratégie peut à la fois être utilisée dans le cadre de nouveaux projets et dans le cadre de projets de requalification. Elle s'applique aussi bien dans les secteurs urbains centraux que dans les banlieues et les milieux périurbains.

À l'échelle d'un territoire, l'aménagement ou le réaménagement de différents secteurs en fonction des principes du TOD peut également permettre la mise en place d'un véritable réseau de transport collectif performant favorisant la création de liens structurants entre différents pôles du territoire.

Les principaux objectifs poursuivis :

- Structurer le développement en fonction des transports collectifs et actifs afin de proposer des solutions opérationnelles aux problèmes de mobilité;
- Aménager des infrastructures de transports collectifs rapides, accessibles et efficaces afin de diminuer la dépendance à l'automobile;
- Consolider et optimiser le tissu urbain de façon à améliorer la qualité des milieux de vie;
- Aménager des milieux de vie conçus pour les piétons et qui mettent en valeur les transports collectifs, et ce, sans exclure les déplacements en automobile;
- Rentabiliser les investissements dans les grandes infrastructures de transport collectif.

Réaménager autrement… pour se déplacer autrement

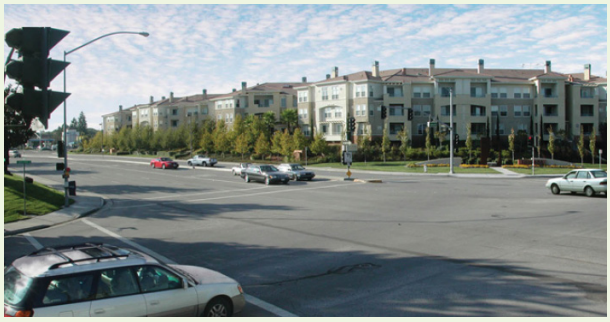


Photo : Urban Advantage

Forme urbaine favorisant l'utilisation de l'automobile

- Ensemble résidentiel monofonctionnel
- Absence d'aménagement intégré pour favoriser l'utilisation des transports collectifs et actifs
- Emprise du réseau routier élevée



Photo : Urban Advantage

Forme urbaine favorisant l'utilisation des transports collectifs et actifs

- Consolidation et densification du bâti
- Redéveloppement et mixité des fonctions urbaines
- Création d'espaces publics
- Aménagement intégré pour les transports collectifs et actifs pouvant se traduire par l'insertion, au sein de la trame urbaine, de voies réservées, de passages pour piétons, de voies cyclables et d'un mobilier urbain adapté aux piétons

Source : Pierre BLAIS et Mathieu LANGLOIS. 2004. *La réduction des émissions de gaz à effet de serre et l'aménagement du territoire, guide de bonnes pratiques.* Ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir, Gouvernement du Québec, 70 p.

Sources : CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL (CREM). 2003. *Guide sur l'aménagement en fonction des modes de transport durable. Huit principes pour construire la ville du transport collectif.* Les mercredis de l'Agence métropolitaine de transport de Montréal, 50 p.

IBI GROUP. 2004. *Transit Oriented Development (TOD) Primer 101 : Integrated Community Design.* 38 p.

Paul LÉWIS *et al.* 2002. *Améliorer la mobilité en aménageant autrement. Examen du potentiel des mesures et stratégies pour améliorer la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud*. Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal, 124 p.

GOUVERNEMENT DE L'ONTARIO.1992. *Lignes directrices en matière d'aménagement axé sur les transports en commun.* Ministère des Transports et Ministère des Affaires municipales, 119 p.

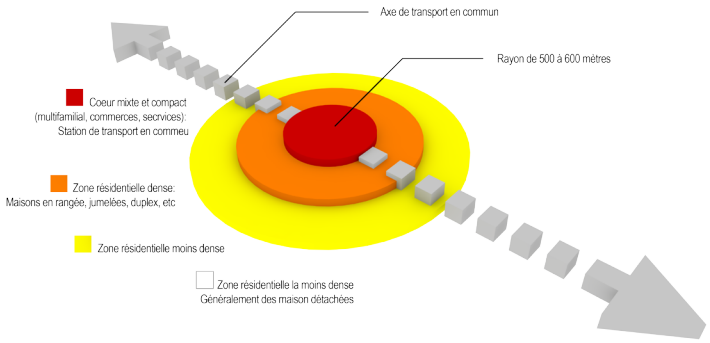
VILLE D'OTTAWA. 2007. *Lignes directrices sur l'utilisation du sol et la conception des aménagements axés sur le transport en commun.* Service de l'urbanisme, du transport en commun et de l'environnement, 31 p.

Une densité ciblée et cohérente avec les objectifs en matière de transport

Distance au TC	Densité résidentielle nette	
	Métrobus	SLR
0-250 m	75	135
250-500 m	50	100
500-750 m	25	65
Moyenne	**40**	**80**

Source : MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE LA MÉTROPOLE. 2001. *Une vision d'action commune : Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales.* Région métropolitaine de Montréal 2001-2021. Gouvernement du Québec, 143 p.

Structure fonctionnelle du TOD



Source : URBATOD. 2006. *Transit Oriented Development.* Université du Québec à Montréal, 10 p.

Quelques principes du TOD :

- Une localisation stratégique des infrastructures de transport collectif et actif au cœur des quartiers;
- Une plus grande densité du cadre bâti autour des pôles et des axes de transports collectifs afin de créer de nouvelles centralités;
- Des milieux de vie diversifiés et multifonctionnels où la mixité des fonctions urbaines est organisée autour des pôles et des axes de transports collectifs;
- Un design urbain favorisant le piéton;
- Des espaces publics aménagés de façon à favoriser la convivialité, le dynamisme et l'animation sur rue;
- Une offre résidentielle diversifiée et structurée autour des pôles et des axes de transports collectifs;
- Une réduction de l'offre de stationnement.

Une mixité fonctionnelle, organisée et équilibrée

Utilisations du sol	Part relative au sein du développement (seuils)
Fonction résidentielle	Entre 20 et 60 %
Usages commerciaux et services	Entre 30 et 70 %
Usages publics	Entre 5 et 15 %

Source : Peter CALTHORPE. 1993. *The Next American Metropolis. Ecology, Community, and the American Dream.* Princeton Architectural Press, 175 p.

Les impacts envisagés en matière de mobilité :

- Favoriser la réduction du nombre de déplacements;
- Favoriser la réduction des distances de déplacements;
- Favoriser l'augmentation de la part modale des transports collectifs et actifs.

Les principaux facteurs d'attractivité qui favorisent l'utilisation des transports collectifs :

- L'accessibilité aux infrastructures et la desserte des réseaux au sein des milieux de vie;
- La qualité et le confort des infrastructures et des équipements;
- La capacité du service eu égard au nombre d'usagers;
- La rapidité des déplacements et la fréquence des services.

La règle des 3D

Densité du cadre bâti

Diversité des fonctions urbaines

Design urbain

L'ÉCOQUARTIER : UN PRODUIT IMMOBILIER SPÉCIALISÉ ET ÉCOLOGIQUE

L'écoquartier est un produit immobilier dont la conception intègre les principes du développement durable en misant principalement sur les nouvelles technologies environnementales pour, notamment, réduire au maximum sa consommation énergétique et son empreinte écologique. Bien souvent, ce type de développement sert également de moyen pour sensibiliser les citoyens à l'environnement et faire la promotion de l'écocivisme.

Les caractéristiques de l'écoquartier peuvent être utilisées pour concevoir de nouveaux développements immobiliers ou dans le cadre de projets de redéveloppement.

Quelques principes d'aménagement :

Architecture innovatrice et durable : écoconception

- Utilisation de matériaux durables comme le bois ou contenant des fibres recyclées, isolation et étanchéité accrues, exposition des fenêtres au soleil.

Gestion et traitement de la ressource Eau

- Diminution de la consommation d'eau potable et gestion écologique des eaux de pluie;
- Respect du cycle de l'eau.

Efficacité énergétique

- Utilisation de nouvelles technologies, comme la géothermie pour chauffer ou climatiser les bâtiments, et des énergies renouvelables, notamment l'énergie solaire.

Espaces verts, patrimoine végétal et biodiversité

- Aménagement d'espaces verts, plantation d'arbres et intégration de toits verts afin de diminuer la chaleur occasionnée par les bâtiments et le pavage.

Production et traitement des matières résiduelles

- Gestion intégrée des matières résiduelles au sein du projet par le tri sélectif, le recyclage, le compostage et la valorisation.

Mixité des fonctions urbaines et habitat diversifié

- Interaction des différentes fonctions et usages afin de créer des quartiers complets et autonomes.

Stationnement

- Aménagement de stationnements souterrains permettant de réduire l'emprise des aires de surface et les îlots de chaleur;
- Établissement d'un nombre maximal de cases de stationnement.

Transport : Systèmes de déplacements doux et propres

- Aménagement d'un réseau de rues dont la conception favorise la circulation des piétons;
- Incitation à l'utilisation du transport en commun de façon à réduire l'usage de l'automobile, la pollution de l'air, la consommation d'énergie et l'émission de GES;
- Réseautage des sentiers piétonniers et cyclables afin de promouvoir les déplacements actifs.

Les principaux objectifs poursuivis :

- Améliorer la qualité du milieu de vie;
- Réduire au maximum les impacts du développement sur l'environnement;
- Réduire la consommation énergétique au sein du quartier afin d'atteindre un bilan énergétique neutre;
- Parvenir à une meilleure gestion des déplacements.

La Cité Verte, Ville de Québec : un projet d'écoquartier en cours de réalisation



La Cité Verte en résumé

- Promoteur : SSQ Immobilier;
- Plus de 800 unités d'habitation sur un site de 93 000 mètres carrés;
- Des bâtiments regroupés autour d'équipements à caractère collectif;
- Un projet immobilier résidentiel diversifié offrant également des espaces à bureaux et commerciaux.

Innovations techniques intégrées au projet immobilier

- Un projet innovateur en matière de gestion énergétique pour le chauffage urbain : intégration d'une centrale thermique fonctionnant avec la biomasse de granules de bois;
- Des éléments de signalisation et des luminaires fonctionnant avec la technologie à diode électroluminescente (DEL);
- Une collecte et un transport des matières résiduelles assurés par un réseau de conduites souterraines dont la gestion est entièrement automatisée.

Sources : Site Internet de la Ville de Québec, page consultée en mai 2010 (http://www.ville.quebec.qc.ca).

Guillaume NEVEU. 2009. *« La Cité Verte : un projet immobilier phare pour les générations à venir ».* Urbanité, automne : 28-30.

Sources : Benoît BOUTAUD. 2009. *« Quartier durable ou éco-quartier ? ».* Cybergeo : European Journal of Geography, 11 p.

Catherine CHARLOT-VALDIEU et Philippe OUTREQUIN. 2009. *L'urbanisme durable : Concevoir un écoquartier.* Éditions Le Moniteur, 296 p.

VILLE DE QUÉBEC. 2010. *Projets d'écoquartiers.* (http://www.ville.quebec.qc.ca/environnement/ecoquartiers.aspx).

LES QUARTIERS DURABLES : UNE APPELLATION CONTRÔLÉE

Le quartier durable et l'écoquartier sont similaires sur plusieurs points. Toutefois, on peut distinguer les deux notions de la façon suivante : le quartier durable est davantage basé sur une approche globale du développement alors que l'écoquartier constitue un fragment de la ville centré sur une approche exclusivement environnementale. De plus, comparativement à la notion d'écoquartier, le quartier durable bénéficie d'une certification qui lui est attribuée par un organisme indépendant. La terminologie « quartier durable » est donc une appellation contrôlée.

Le programme de certification LEED-ND (pour Leadership in Energy and Environmental Design for Neighborhood Developments) a été élaboré par le United States Green Building Council, l'organisme actuellement responsable de la certification LEED, et le Congress for the New Urbanism.

Cette certification LEED-ND des quartiers durables porte sur quatre critères généraux :

- L'emplacement du quartier au sein de l'environnement urbain (cohérence et intégration);
- La préservation de l'environnement;
- La conception de milieux de vie de qualité, conviviaux, inclusifs, diversifiés et accessibles;
- L'utilisation efficace des ressources par l'usage des technologies environnementales, d'une architecture verte et d'un processus de construction et de conception innovant.

Les quartiers durables au Canada et au Québec

Le Conseil du bâtiment durable du Canada sera prochainement l'organisme responsable de la certification des quartiers durables au Canada (certification LEED Canada ND). À ce jour, 24 projets pilotes de quartiers durables sont à l'étude au Canada pour l'obtention de cette certification. Cinq d'entre eux se trouvent au Québec :

- L'écoquartier de Saint-Marc sur Richelieu;
- Le Technopôle Angus à Montréal;
- Le campus Outremont de l'Université de Montréal;
- Le Quartier sur le Fleuve à l'Île-des-Sœurs;
- Le développement Faubourg Boisbriand.

Un projet pilote de certification LEED-ND au Québec :

Le quartier Faubourg Boisbriand dans la région métropolitaine de Montréal



Source : Marc PERREAULT. 2008. *Le développement durable : des moyens d'action concrets*. DAA/GROUPE IBI. Présentation effectuée au Congrès de l'Ordre des Urbanistes du Québec 2008, 20 p.

Quelques principes d'aménagement à respecter pour l'attribution de la certification LEED-ND :

- Développement compact misant sur la densification et la consolidation du bâti;
- Diversité et équilibre des fonctions urbaines;
- Diversité de la typologie résidentielle;
- Redéveloppement au sein de la trame urbaine et reconversion des bâtiments existants;
- Accessibilité accrue aux différentes fonctions urbaines favorisée par la réduction des distances de déplacement entre les lieux d'emplois, les secteurs résidentiels, les services et les commerces;
- Aménagement et accessibilité aux espaces publics;
- Construction de bâtiments verts certifiés LEED au sein du développement;
- Minimisation des impacts sur le site pendant la conception et la construction;
- Conservation des ressources naturelles;
- Gestion efficace des eaux sanitaires et pluviales;
- Réduction de la dépendance à l'automobile;
- Mise en place d'aménagements favorisant l'utilisation des transports actifs et collectifs.

Sources : Alain CARON et Pierre BLAIS. 2009. « *Les outils d'urbanisme au service du quartier durable* ». Urbanité, automne : 17-19.
CONSEIL DU BÂTIMENT DURABLE DU CANADA, 2010 (www.cagbc.org).

LE DÉVELOPPEMENT EN GRAPPES : UN LOTISSEMENT VERT QUI INTÈGRE DÉVELOPPEMENT ET CONSERVATION

Le développement en grappes, appelé en anglais *cluster development*, est un plan d'aménagement d'ensemble qui allie développement résidentiel et conservation environnementale. Ce concept de développement écologique est issu des principes du *Conservation Design* (design de conservation) ou du concept *Growing Greener* élaboré par l'Américain Randall Arendt.

Le développement en grappes implique une remise en question des lotissements traditionnels dans lesquels la préservation des composantes naturelles n'est pas toujours une priorité. Il est souvent utilisé dans le cadre de projets intégrant une stratégie de gestion écologique des eaux de pluie *(Low Impact Development Technologies - LID)*.

Les étapes de conception du développement en grappes ou du développement écologique :

1. Déterminer les zones naturelles à protéger;
2. Positionner les lieux d'implantation des habitations en tenant compte des ressources du milieu;
3. Intégrer les infrastructures d'utilité publique et les installations septiques;
4. En dernier lieu, élaborer le lotissement pour la finalisation du plan d'aménagement d'ensemble.

Les principaux objectifs poursuivis :

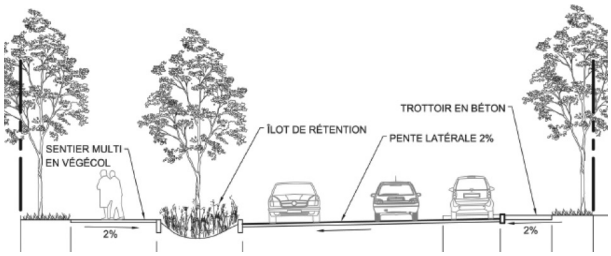
- Adopter une approche d'aménagement du territoire plus écologique;
- Proposer, au sein des milieux naturels, un lotissement plus sensible sur le plan environnemental que les lotissements traditionnels;
- Privilégier une augmentation de la densité du bâti afin de permettre la conservation d'une plus grande proportion du territoire à l'état naturel;
- Limiter la fragmentation du milieu naturel;
- Préserver la biodiversité et les paysages naturels.

Quelques principes du développement en grappes :

- Une concentration spatiale du cadre bâti sous forme de grappes au sein du milieu naturel;
- Une nouvelle relation entre la superficie des lots à urbaniser et le pourcentage d'espaces naturels protégés qui se traduit par une réduction de 50 % de la superficie habituelle des lots et une augmentation de la superficie des espaces naturels protégés;
- Un design qui mise sur l'adaptation du cadre bâti aux caractéristiques du milieu naturel;
- Une réduction de la largeur et de la longueur des rues afin de réduire le déboisement;
- Une réduction des surfaces imperméables afin de limiter le ruissellement de surface.

Mesures de gestion durable des eaux de pluie





Source : Isabelle BOUCHER. 2010. *La gestion durable des eaux de pluie : Guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable.* Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, Gouvernement du Québec, 118 p.

Sources : Randall G. ARENDT. 1996. *Conservation Design for Subdivisions : A Practical Guide to Creating Open Space Networks.* Natural Land Trust, American Planning Association and American Society of Landscape Architects, 184 p.

Joshua BLESER *et al*. 2007. *Étude comparative des différents outils de développement résidentiel écologique.* Université de Sherbrooke, 74 p.

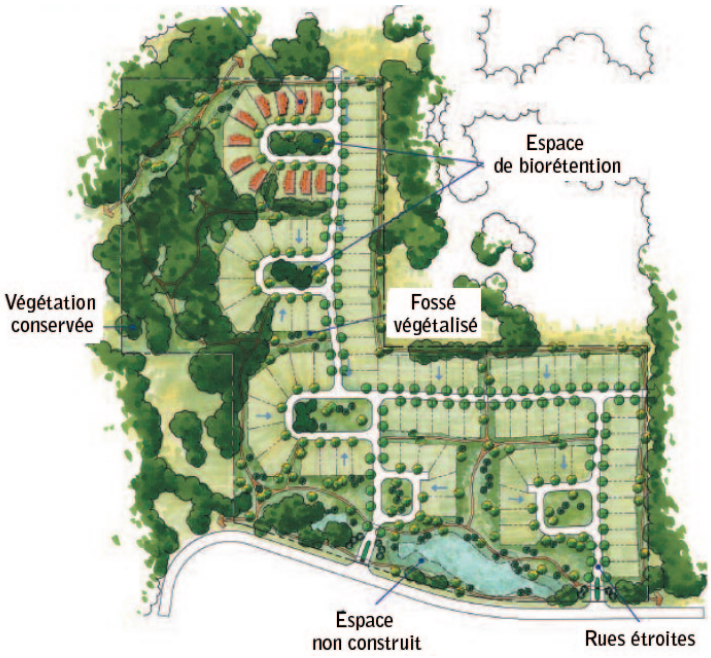
Alain CARON et Pierre BLAIS. 2008. *Les outils d'urbanisme au service du développement durable.* Ministère des Affaires municipales et des Régions, Gouvernement du Québec, 39 p.

Comparaison entre le lotissement d'un développement traditionnel et d'un développement en grappes (développement écologique)

Lotissement traditionnel



Lotissement en grappes



Source : Isabelle BOUCHER. 2010. *La gestion durable des eaux de pluie : Guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable.* Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, Gouvernement du Québec, 118 p.

Organisme de planification et de coordination, la ***Communauté métropolitaine de Québec*** *intervient particulièrement en aménagement du territoire, en économie, en transport métropolitain et en gestion des matières résiduelles. Elle regroupe 28 municipalités et trois MRC comptant un total de 745 000 habitants.*

Elle a pour mandat de développer une cohésion des interventions des municipalités et des municipalités régionales de comté (MRC) qui la composent.

Communauté métropolitaine de Québec

Édifice Le Delta III
2875, boulevard Laurier
10e étage, bureau 1000
Québec (Québec) G1V 2M2

Téléphone : 418 641-6250
Télécopieur : 418 641-6545

www.cmquebec.qc.ca

Bâtir. Dans un même esprit.