

IMPACT DE LA DENSITÉ SUR LES INFRASTRUCTURES URBAINES

Types d'aménagement	Densité (logement/ha)	Longueur des rues (m/logement)
Immeubles de 8 étages, 6 logements par étage	87	1,0
Immeubles de 4 étages, 6 logements par étage	73	1,7
Triplex en rangée (en groupe de 4)	55	2,8
Duplex en rangée (en groupe de 4)	37	4,2
« Cottages » en rangée (en groupe de 4)	22	7,87
Maisons unifamiliales détachées, type « cottage »	14	12,0
Maisons unifamiliales détachées, type « bungalow »	10	17,5

Tiré de L. Gagnon (1983) : *Les interactions entre la densité, l'ensoleillement et la consommation énergétique* (mémoire en sciences de l'environnement), Université du Québec à Montréal.

TRANSPORT ET ENVIRONNEMENT

Les faibles densités entraînent aussi une augmentation des déplacements. Généralement, les gens, lorsqu'ils se déplacent vers des zones de services ou vers leurs lieux de travail, sont seuls dans leurs véhicules ce qui augmente la consommation de carburant et la pollution atmosphérique.

De plus, cet aménagement épars du territoire ne permet pas aux sociétés de transport en commun de desservir adéquatement l'ensemble de la population.

Solution énergétique

Densifier les secteurs bien desservis par le réseau routier et le transport en commun se révèle une solution judicieuse.

Il a en effet été démontré qu'un redoublement de population de 15 à 30 habitants par hectare entraînerait une baisse de 30 % de l'utilisation de l'automobile puisque plus la densité de la population est forte plus le transport en commun est satisfaisant. Pour les villes d'une certaine importance, 30 hab./ha semble être le seuil de densité minimal critique ; sous ce seuil, il y a explosion de la consommation énergétique.

QUALITÉ DU TRANSPORT PAR AUTOBUS ET DENSITÉ RÉSIDENTIELLE

Qualité	Densité minimale d'urbanisation résidentielle ¹
Arrêts à 1 km de distance, service aux heures	10 unités/ha le long du parcours
Arrêts à 1 km de distance, service aux demi-heures	17 unités/ha le long du parcours
Arrêts à 1 km de distance, service fréquent	37 unités/ha le long du parcours
Arrêts à 1 km de distance, service aux intervalles de 5 min aux heures de pointe	30 unités/ha ²

1 : en moyenne, 1 unité regroupe 2,5 habitants

2 : densité moyenne dans l'ensemble des zones avec des densités plus élevées dans les zones centrales

Tiré et adapté de *Lignes directrices pour un aménagement du territoire axé sur les transports en commun*, ministère des Transports et des Affaires municipales de l'Ontario (1992), p. 18.

VRAI OU FAUX

Les quartiers résidentiels construits durant les années 1970 offrent des conditions (lotissement, type de construction, etc.) défavorables à l'implantation de mesures de densification.

VRAI FAUX

FAUX. Des mesures de densification peuvent être appliquées dans tous les secteurs. Il existe plusieurs moyens de favoriser la densification dans les secteurs résidentiels.

En voici quelques-uns :

- subdiviser en deux logements les maisons suffisamment grandes ;
- aménager des logements locatifs (logements accessoires) dans les maisons unifamiliales ;
- construire un pavillon jardin, c'est-à-dire aménager à l'arrière d'une maison un logement qui occupe l'espace d'un garage double.

La densification offre des avantages uniquement aux municipalités.

VRAI FAUX

FAUX. Les municipalités doivent être conscientes que la population est vieillissante, de sorte qu'il y a moins d'occupants par habitation unifamiliale, et que son fardeau fiscal s'alourdit. La densification permet d'élargir l'assiette fiscale des municipalités grâce, entre autres, à l'occupation des espaces vacants. De plus, elle diminue les coûts liés à l'installation et à l'entretien des infrastructures.

Quant aux citoyens, elle contribue à stabiliser leur compte de taxes puisque la facture de la municipalité se trouve payée par plusieurs personnes.

La densification ne nuit nullement au développement d'une municipalité.

VRAI FAUX

VRAI. Une densification bien planifiée, c'est-à-dire celle qui tient compte de l'achalandage et des infrastructures en place dans un secteur donné, augmente l'accessibilité, et, par le fait même, maximise l'utilisation des établissements présents et dynamise l'activité économique. De plus, encourager la densification peut contribuer à la revitalisation de vieux quartiers ou créer un effet d'entraînement favorable au marché de la rénovation.