

Québec, le 8 décembre 2005

Monsieur William J. Cosgrove
Président
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Objet : Promenade Samuel-De Champlain – Retombées économiques des aménagements littoraux et des diverses infrastructures d'accès à l'eau

Monsieur le Président,

Il nous fait plaisir de donner suite à votre correspondance du 7 décembre dernier dans laquelle vous désirez obtenir de l'information relativement aux retombées économiques des aménagements littoraux et des diverses infrastructures d'accès à l'eau.

A. Q. *Depuis le début de ses démarches visant à redonner le fleuve aux québécois, la CCNQ a-t-elle estimée la valeur économique de l'accès au fleuve par les citoyens de Québec ainsi que les retombées touristiques que pourraient procurer la promenade Samuel-De Champlain (tant pour l'ensemble du projet original que pour sa première phase)?*

A. R. Depuis le début de ses démarches visant à redonner le fleuve aux Québécois, en 1997, la Commission de la capitale nationale du Québec n'a pas, à proprement parler, réalisé des démarches quantitatives visant à déterminer avec précision quelles seraient les retombées touristiques et la valeur économique de l'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain.

Toutefois, l'expérience de nos dix années d'interventions réussies et appréciables sur le territoire de la capitale du Québec nous amène à des constats qui, tous, vont dans le sens d'un enrichissement collectif non négligeable, à la suite du parachèvement de travaux d'aménagement de qualité.

En outre, la seule ampleur budgétaire de l'investissement gouvernemental dans l'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain se traduira par l'injection de pas moins de 70 millions de dollars dans l'économie régionale, tant en honoraires professionnels qu'en travaux d'aménagement proprement dits. Ce montant n'est pas négligeable à l'échelle de la ville Québec : il constitue en fait le plus gros investissement financier jamais effectué par la Commission de la capitale nationale du Québec depuis sa création en 1995. C'est là une valeur économique directe et aisément quantifiable.

.../2

La création de zones consacrées aux sports nautiques à proximité du quai Irving créera également une certaine activité économique puisque ce lieu s'insérera dans le Circuit bleu mis de l'avant par l'Association québécoise de canoë-kayak.

Par ailleurs, l'embellissement d'un secteur de la ville jadis ravalé au rang de zone industrialo-portuaire apparaît porteur, en termes d'offre touristique. En aménageant le long du fleuve Saint-Laurent un vaste parc linéaire qui réconcilie le promeneur avec la rive, la Commission estime qu'elle ajoutera à l'offre touristique de Québec, une ville pour laquelle les retombées venant des touristes ne sont pas sans intérêt puisqu'elles totalisent 1,2 milliards de dollars par année et contribuent au maintien de quelque 35 000 emplois.

En fait, une promenade de cette qualité aura pour conséquence de créer une nouvelle destination touristique dont la seule présence permettra d'allonger le séjour de ceux qui, parmi les quelque six millions de visiteurs annuels, prendront la peine de s'y rendre pour se récréer ou, plus simplement, pour profiter d'un paysage renouvelé.

Or, selon les données de l'Office du tourisme de Québec, le visiteur qui prolonge son séjour de deux heures prend habituellement le temps de s'offrir un repas supplémentaire à Québec; si cette prolongation dépasse trois heures, elle entraîne une nuitée supplémentaire. Dans une ville où la durée de séjour moyenne est de 2,3 nuitées, cet allongement attribuable à la visite d'une promenade située à l'extérieur du quartier historique aura forcément des conséquences positives sur l'industrie touristique.

Le caractère périphérique de l'intervention s'inscrit d'ailleurs dans la volonté mainte fois manifestée par la Commission de la capitale nationale du Québec d'attirer les visiteurs à l'extérieur du seul quartier Vieux-Québec qui, déjà, doit composer avec une affluence souvent exagérée, notamment durant l'été.

Depuis 1995, la Commission a en ce sens multiplié les gestes d'aménagement, d'accueil et d'interprétation visant à créer de nouvelles attractions pour les visiteurs, notamment dans le secteur de la colline Parlementaire. Et ce, afin de désengorger le Vieux-Québec et de contribuer à une diversification appréciable de l'offre aux touristes.

Globalement, la Commission est donc d'avis que l'embellissement doublé d'une promotion intelligente contribue à l'attrait de la ville et à la prospérité de son industrie touristique.

En outre, l'aménagement réussi d'un espace public implique habituellement des retombées intéressantes sur les propriétaires riverains qui profitent du nouvel engouement pour le lieu réhabilité. Par exemple, la récente transformation de la place de la Gare a eu pour conséquence le ravalement complet de toutes les devantures du secteur et l'implantation de commerces nouveaux. Ce fut également le cas du quartier Saint-Roch aux alentours du jardin du même nom et de l'avenue Honoré-Mercier.

Dans le cas de la promenade Samuel-De Champlain, les conséquences foncières seront forcément plus modestes puisque le programme d'aménagement ne comporte pas de développement immobilier nouveau. Toutefois, le caractère paysager et accueillant de cette entrée majeure à Québec ne pourra que convaincre les passants et les visiteurs qu'ils arrivent dans une cité attrayante qui vaut la peine d'être explorée plus à fond.

La promenade Samuel-De Champlain n'est qu'un tronçon de l'aménagement total prévu sur la rive nord du Saint-Laurent aussi, ce n'est qu'une perle du collier qui ceinturera la rive. La valeur économique d'une telle intervention se mesure sur l'effet global du collier. Les contributions d'autres partenaires sur la vitrine sont d'autres témoignages concrets des attentes économiques, touristiques, environnementales espérées de telles actions sur le territoire. Cette première phase de transformation du littoral s'inscrit dans une suite logique du front du littoral du Vieux-Québec, la plage de Sainte-Foy, la marina de Cap-Rouge.

Enfin, un courant mondial confirme l'engouement des villes à embellir leur environnement par l'aménagement des abords des cours d'eau. Les impacts sont directs ou indirects dépendamment de la localisation de ces aménagements.

Plusieurs projets d'autres pays ont démontré les impacts directs de telles actions sur le tourisme, une recrudescence des activités économiques dans les commerces de région ou de proximité dépendamment des projets, la vente d'unités résidentielles, construction d'équipements régionaux. À titre d'exemple, le développement de la ville de Chicago et sa mise en valeur sont guidés depuis la fin du XIXe siècle par la protection, l'accès et la mise en valeur des rives des cours d'eau. Les aménagements des littoraux sont des vitrines des marques de commerce ce qui jouent sur plusieurs valeurs recherchées par les citoyens, les touristes et les investisseurs.

B. Q. *Avez-vous identifié d'autres bénéfices économiques du projet (fonciers, fiscaux, etc.)?*

B. R. En résumé de ce qui précède, les bénéfices identifiés sont :

- ↪ la diversité et le renouvellement des produits touristiques;
- ↪ l'amélioration de l'environnement donc l'augmentation de la valeur foncière des propriétés riveraines;
- ↪ l'étalement de l'offre et des secteurs touristiques;
- ↪ le développement de meilleurs réseaux et liens entre les produits Vieux-Québec/Aquarium du Québec/Centre d'achats/etc.;
- ↪ l'augmentation de la valeur foncière résidentielle;
- ↪ l'amélioration du contrôle social par la réappropriation de l'espace;
- ↪ la sécurité (cour arrière devient façade).

Pour complément d'information, la Commission vous transmet une copie de l'étude commandée au professeur François Des Rosiers, de l'Université Laval, et portant justement sur l'impact des travaux de réaménagement urbain et d'embellissement sur les valeurs immobilières. Bien que traitant de secteurs d'intervention à l'extérieur de la promenade Samuel-De Champlain, cette étude permet de constater que l'embellissement d'une ville est payant à plusieurs points de vue, surtout lorsque cette cité appuie largement son économie sur son attractivité touristique.

L'étude conclut à une augmentation de 5 à 12 % des valeurs des propriétés suite au réaménagement paysager de leur environnement. Imaginons l'impact de la requalification du front de mer de la capitale sur un rôle d'évaluation de 40 MM\$.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

La directrice du projet de la
promenade Samuel-De Champlain,



Diane Simard

p. j. (1)

***IMPACT DES TRAVAUX DE
RÉAMÉNAGEMENT URBAIN ET
D'EMBELLISSEMENT SUR LES
VALEURS IMMOBILIÈRES :***

À

UNE REVUE DE LA LITTÉRATURE

**Étude produite pour La Commission de la
Capitale nationale du Québec**

par

**François Des Rosiers, Ph.D.
Université Laval**

Février 2004

1. CONTEXTE DE L'ÉTUDE ET MANDAT

1.1 La mission de la CCNQ

C'est en vertu de la Loi sur la Commission de la capitale nationale (L.R.Q., c. C-33.1) que fut créée le 22 juin 1995 la Commission de la capitale nationale du Québec (CCNQ). Organisme public et mandataire du gouvernement, la Commission est administrée par un conseil d'administration composé de 13 membres nommés par le gouvernement et représentant divers milieux de la société québécoise. La Commission de la capitale nationale du Québec s'acquitte d'une triple mission : contribuer à l'aménagement de la capitale du Québec, faire la promotion de Québec comme lieu d'exercice du pouvoir politique du Québec et conseiller le gouvernement sur la mise en valeur du statut de capitale. Plus précisément, la Commission « *veille à ce que la capitale soit aménagée et développée en mettant en valeur ses attributs de lieu central d'exercice du pouvoir politique et administratif et de symbole national de rassemblement de tous les citoyens du Québec. Elle en assure également la promotion.* »

À cette fin, la Commission contribue sur le territoire de la communauté métropolitaine de Québec :

- ✦ à l'aménagement et à l'amélioration des édifices et équipements majeurs qui caractérisent une capitale;
- ✦ à l'établissement de places, de parcs et jardins, de promenades, de monuments et oeuvres d'art;
- ✦ à l'amélioration de la qualité de l'architecture et du paysage;
- ✦ à la conservation, à la mise en valeur et à l'accessibilité de places, de parcs et jardins, de promenades et voies publiques de même que de sites, ouvrages, monuments et biens historiques assurant l'embellissement ou le rayonnement de la capitale;
- ✦ à la réalisation de travaux destinés à améliorer l'accès à la capitale.

Dans le cadre de son mandat, la Commission produit également diverses cartes répertoriant les équipements collectifs et divers points d'intérêt de l'agglomération de la capitale nationale. Enfin, la Commission est étroitement associée au processus d'élaboration des

schémas d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Québec et de ses constituantes.

Depuis sa création, la CCNQ a généré dans l'agglomération de Québec des investissements directs de l'ordre de 73,8 M \$. Les sommes investies se partagent à peu près également entre la CCNQ et ses partenaires¹ et sont réparties sur quelque 120 projets. Les principaux secteurs d'investissement s'établissent comme suit :

Parachèvement de la colline Parlementaire	38 312 000 \$	52,0 %
Ensembles urbains, places publiques, parcs et jardins	22 317 000 \$	30,3 %
Mise en lumière de sites et bâtiments	8 485 000 \$	11,5 %
Amélioration des accès à la capitale	4 633 000 \$	6,3 %
	73 747 000 \$	100,0 %

Par ailleurs, on peut faire l'hypothèse qu'aux impacts économiques directs et indirects découlant de ces investissements s'ajoutent d'autres retombées, tant économiques que fiscales, attribuables notamment à l'appréciation des valeurs immobilières dans les secteurs d'intervention de la CCNQ suite aux travaux d'aménagement et d'embellissement de l'environnement urbain. C'est précisément cette hypothèse que nous tenterons de vérifier dans le présent document à l'aide d'une revue de la littérature sur le sujet.

1.2 Description du mandat

Le mandat qui nous a été confié par la CCNQ se résume ainsi :

« Le consultant s'engage à réaliser pour le compte de la Commission de la capitale nationale du Québec un court texte de réflexion sur l'impact sur l'économie locale (notamment par le biais de la valorisation immobilière) des activités de la Commission (travaux d'aménagement et d'embellissement, requalification des accès à la capitale, parcs et espaces publics, mobilier urbain, etc...). Inspiré de ses recherches des dernières années sur la mesure des impacts des externalités urbaines - notamment environnementales - sur les valeurs immobilières, le texte comprendra des références à des études scientifiques traitant du sujet ainsi qu'une appréciation générale des retombées imputables à ces activités. »

¹ Parmi ces derniers figurent notamment l'Assemblée nationale, le Ministère des Transports, la Ville de Québec, le Gouvernement fédéral et Hydro-Québec.

Dans les pages qui suivent, nous examinerons successivement l'impact de l'aménagement paysager sur la valeur des propriétés résidentielles ainsi que l'impact des travaux d'aménagement urbain et d'embellissement sur la localisation et les valeurs non résidentielles.

2. IMPACT DE LA VÉGÉTATION ET DE L'AMÉNAGEMENT PAYSAGER SUR LA VALEUR DES PROPRIÉTÉS RÉSIDENIELLES

2.1 Synthèse de la littérature nord-américaine et européenne

Depuis le début des années quatre-vingt, on accorde une attention croissante, dans la littérature en économique et en immobilier, à l'étude et à la mesure des impacts environnementaux qu'exercent les externalités² urbaines sur la valeur marchande des résidences (Des Rosiers *et al.* 1999). Alors qu'on y traite de sujets très divers, plusieurs auteurs se sont penchés sur l'impact de la végétation et de l'aménagement paysager sur les valeurs. Si quelques rares chercheurs, tels Schmitz (1988) et Yee (1989), ont étudié le phénomène en relation avec le marché des édifices à bureaux, l'immense majorité des travaux porte sur le marché résidentiel. Payne (1973) fut l'un des pionniers en la matière : à l'aide de techniques d'évaluation traditionnelles, il établit que la présence d'arbres sur le site d'une résidence unifamiliale en augmente la valeur de 7% en moyenne (entre 5% et 15%), dans la mesure toutefois où la densité de la végétation arborescente n'est pas excessive (*i.e.* inférieure à 30 arbres), auquel cas les valeurs ont tendance à diminuer. Payne et Strom (1975), pour leur part, analysent l'effet combiné du volume et de la distribution du couvert végétal sur un site développable à Amherst, au Massachussets, et concluent à une prime de marché de 30% pour les lots plantés d'arbres.

Plusieurs études de perception impliquant des groupes de discussion ont également été réalisées au cours des dernières années. Orland *et al.* (1992) ont mené une telle étude sur des propriétés de la banlieue de Champaign-Urbana, en Illinois, en simulant à l'aide de photos la présence d'arbres de tailles différentes. Si la présence d'arbres de petite taille sur le terrain d'une propriété haut de gamme influence favorablement l'évaluation qu'en font les participants, tel n'est cependant pas le cas des arbres massifs qui réduisent l'attrait de la

² Bien que ce terme « d'externalités » ne se retrouve pas en français, il fait partie du jargon des économistes et désigne tout attribut de l'environnement urbain (équipement, usage, aménagement, etc.) qui affecte à la hausse ou à la baisse les valeurs immobilières sans que l'acteur économique qui en est responsable n'en ait assumé le coût ou récupéré directement les bénéfices. Dans un contexte de marché caractérisé par une libre circulation de l'information, les externalités sont rapidement « internalisées » dans les prix de vente.

résidence³. Kuo *et al.* (1998) étudient les patterns de préférence d'une centaine de résidants d'immeubles résidentiels de haute densité situés dans un voisinage densément peuplé de Chicago, en Illinois. Les résultats auxquels ils en arrivent sont particulièrement intéressants: non seulement la présence d'arbres dans le voisinage exercent-ils un effet très favorable sur l'évaluation que font les résidants de leur milieu de vie, mais la qualité de l'entretien des pelouses leur procure également un sentiment de sécurité, particulièrement là où les arbres sont plus rares.

Enfin, plusieurs analyses utilisant l'approche hédonique ont été réalisées depuis la fin des années soixante-dix. Couramment utilisée en économie urbaine de même qu'en analyse et en évaluation immobilières, cette approche économétrique consiste à modéliser la valeur marchande des propriétés d'un secteur et/ou d'un type donné : connaissant les prix de vente payés pour ces propriétés et la nature du panier d'attributs physiques, de voisinage, d'accessibilité et environnementaux qui les composent, l'approche hédonique permet d'estimer la contribution marginale de chacun de ces attributs à la valeur marchande. En combinant l'analyse factorielle aux techniques de régression multiple, Morales *et al.* (1976) ont mené une étude portant sur 60 ventes résidentielles à Manchester, au Connecticut, l'objectif étant de mesurer l'impact du couvert végétal sur la valeur des propriétés. Les conclusions de l'étude suggèrent qu'une couverture arborescente adéquate commande une prime de 6% à 9%. Dans la même veine, Seila et Anderson (1982) établissent que les maisons neuves se vendent 7% plus cher lorsqu'elles sont situées sur des lots plantés d'arbres. Fondée sur quelque 800 ventes de maisons unifamiliales à Athens, en Georgie, entre 1978 et 1980, l'étude de Anderson et Cordell (1985) en arrive quant à elle à la conclusion que la présence d'arbres sur le terrain avant de la propriété se traduit par une prime de marché de 3% à 5%. Une seconde analyse réalisée quelques années plus tard (Anderson et Cordell 1988) sur un échantillon de même taille composé de propriétés bas de gamme suggère des appréciations de l'ordre de 3,5% à 4,5%. Dans les deux cas, on estime que la hausse annuelle des revenus de taxes de la municipalité en raison de la couverture végétale varie de 100 000\$ (étude de 1988, prix moyen à 47 000\$) à 200 000\$ (étude de 1985, prix moyen à 38 100\$).

³ Comme nous le verrons plus loin, des recherches effectuées dans la région de Québec conduisent à des conclusions similaires.

Plus récemment, Luttik (2000) procède à l'analyse hédonique approfondie de huit sous-marchés résidentiels des Pays-Bas. Son modèle intègre, outre les dimensions structurelles de la propriété, l'accessibilité aux services et les externalités de voisinage (zone de bruit) ainsi que les attributs environnementaux, soit le nombre d'arbres sur le site, la distance à l'espace vert le plus proche, la présence d'un plan d'eau et celle d'un espace ouvert. Si l'auteur peut ainsi démontrer dans tous les cas l'impact positif qu'exerce la proximité d'un plan d'eau ou d'un espace ouvert, l'effet de la végétation ou d'un espace vert ne ressort significatif que dans deux cas seulement, la prime de marché se situant alors entre 7% et 8% du prix moyen. La même année, l'étude américaine réalisée par Dombrow *et al.* (2000) sur quelque 269 ventes unifamiliales (Prix moyen : 93 972\$) permet d'établir que, dans le segment de marché étudié, la présence d'arbres matures sur le terrain hausse la valeur marchande des maisons de 2%.

2.2 Les résultats d'une étude québécoise

Dans son numéro de Noël 2003, le magazine britannique *The Economist* (2003) consacre un article à l'histoire et à l'importance du jardinage et de l'aménagement paysager dans les pays développés. Sur la question des retombées économiques de cette activité, on cite l'étude de Des Rosiers *et al.* (2002) récemment publiée dans le *Journal of Real Estate Research* et portant sur la région de Québec. Réalisée à partir d'un échantillon de 760 propriétés unifamiliales situées sur le territoire de l'actuelle Ville de Québec et ayant fait l'objet d'une ou de plusieurs transactions entre 1993 et 2000 (Prix moyen : 112 000\$), l'étude – qui repose, comme les précédentes, sur l'approche hédonique - s'appuie sur les résultats d'une enquête de terrain qui a permis de dégager 31 critères d'aménagement paysager, dont la densité et la nature de la couverture végétale, les aménagements floraux, la présence de haies et de bordures aménagées ainsi que la présence d'un patio aménagé. Entre autres conclusions, il ressort clairement de l'analyse qu'une propriété dont le couvert végétal est plus abondant que celui qui prévaut dans le voisinage immédiat – mais sans toutefois être trop dense - verra sa valeur marchande augmenter d'environ 7,3%. En outre, la présence d'une haie, de bordures fleuries ou d'un patio aménagé se traduit par des primes de marché qui atteignent respectivement 7%, 4,4% et 12,4%. D'une façon générale, ces conclusions corroborent les études américaines réalisées antérieurement et confirment le

rôle de la végétation et des aménagements paysagers dans l'établissement des valeurs domiciliaires. On pourrait ajouter que le vieillissement de la population et l'évolution des préférences des ménages eu égard à leur consommation résidentielle contribuent nettement à la valorisation de ce type d'attributs⁴.

⁴ Selon un sondage Gallup réalisé aux Etats-Unis, les dépenses annuelles des ménages américains relativement à l'aménagement paysager et à l'entretien des pelouses atteignaient 14,6 Milliards \$ en 1997 et sont en croissance.

3. IMPACT DES TRAVAUX DE RÉAMÉNAGEMENT ET D'EMBELLISSEMENT SUR LES DÉCISIONS DE LOCALISATION ET LE COMPORTEMENT DES AGENTS NON-RÉSIDENTIELS

3.1 La problématique du réaménagement urbain : une mise en contexte

Depuis une dizaine d'années, on note dans la littérature une préoccupation croissante pour les questions relatives à la performance économique des agglomérations urbaines suite au déclin généralisé des industries traditionnelles et à la tertiarisation des économies. Dans le but de contrer la détérioration du tissu urbain et social qui découle de ce phénomène, plusieurs cités et villes se tournent vers le développement des activités de consommation reposant sur la promotion de « l'image urbaine ». Selon Schollmann *et al.* (2000), un nouveau vocabulaire de gestion municipale est en voie d'émergence qui place la qualité de l'environnement urbain au centre de la capacité concurrentielle des villes et fait de l'image de marque un produit que l'on peut « vendre » aux résidents, aux investisseurs et aux touristes. Plusieurs auteurs, dont Philo et Kearnes (1993), Holcomb (1994), Barke et Harrop (1994) ainsi que Gold et Gold (1995) soutiennent que l'attrait, le design et la qualité générale de l'environnement urbain sont devenus des facteurs déterminants de la promotion des villes qui fondent leurs campagnes publicitaires sur la fabrication d'une image de marque. Rogers (1999) suggère même qu'un environnement urbain agréable peut aider à créer les conditions favorables à la croissance économique.

C'est dans ce contexte que le Département en Transport de l'Université d'Oxford a entrepris, via le Transport Studies Unit et en collaboration avec la firme David Simmonds Consultancy, le programme de recherche New Horizons, dont l'un des volets consiste à établir l'influence de la « qualité urbaine », définie de façon très large, sur les décisions de localisation et d'investissement des entreprises. Plus précisément, on s'interroge sur les impacts économiques nets, tant directs (réduction des niveaux de bruits et de pollution) qu'indirects (réutilisation des espaces ainsi libérés par les piétons), que peut engendrer une réduction de la circulation motorisée en milieu urbain. À cet égard, une enquête nationale menée en Grande-Bretagne par Whitehead (2002) suggère que si une amélioration de l'accessibilité au transport collectif par une tarification appropriée des modes de transport privés exerce un effet positif sur les commerces des villes fortement congestionnées,

l'amélioration de l'image découlant d'une meilleure qualité urbaine y contribue également fortement.

La section qui suit résume les principales conclusions ressortant de la revue de littérature sur le sujet récemment réalisée par une équipe d'experts internationaux dans le cadre du programme New Horizons (Department for Transport 2003).

3.2 Survol de la littérature sur les effets du réaménagement et de l'embellissement des espaces urbains

Si l'on dénombre depuis la fin des années 1970 plusieurs centaines d'études sur le lien existant entre la qualité urbaine et l'activité économique, les analyses fournissant une mesure *quantitative* des préférences ou de la volonté de payer des détenteurs ou des utilisateurs d'espaces immobiliers des secteurs du commerce de détail, du bureau ou de l'industrie pour les travaux de réaménagement et d'embellissement urbains demeurent extrêmement rares. Bien que fort intéressantes, les nombreuses études comportementales effectuées en géographie sur les choix de localisation des entreprises (Oppenheim, 1991; Matthew, 1993; Holmes, 1998) ou sur les préoccupations culturelles caractérisant le « nouvel » urbanisme (Sennett, 1990; Harvey, 1992 et 1993; Sennett, 1994; Jacobs, 1996; Amin et Graham, 1997) s'avèrent peu utiles dans une perspective de modélisation et de mesure des phénomènes. À l'opposé, la littérature hédonique en économie urbaine et en analyse immobilière portant sur la mesure des externalités environnementales (impact sur les valeurs de la pollution de l'air, de la qualité de l'eau, de la proximité de lignes de transport électrique, de sites d'enfouissement, d'un aéroport, de la végétation et de l'aménagement paysager, etc.) est particulièrement abondante, mais elle se limite presque exclusivement au marché résidentiel. Curieusement, et à l'exception d'une seule étude que l'on a pu identifier⁵, même les disciplines qui s'intéressent à la question de la revitalisation urbaine et au lien entre la vitalité économique et les efforts de réaménagement (planification urbaine et design urbain notamment) ne se sont jamais vraiment donné la peine d'en mesurer les impacts (Clark, 1992; Soja, 1996 et 1997; Blowers, 1999). Seules

⁵ Il s'agit de l'étude interdisciplinaire CABE et DETR (2001) intitulée *The Value of Urban Design* sur les effets d'un design urbain de qualité. Cette étude établit qu'un design de qualité contribue non seulement accroître la viabilité du développement économique, mais qu'il génère également des bénéfices sociaux et environnementaux, lesquels ne sont toutefois pas tous quantifiables.

les études en transport mettent l'emphase sur la mesure des relations entre, d'une part, la qualité de la desserte en transport collectif et, d'autre part, les prix et les niveaux de loyer tant résidentiels que non-résidentiels (e.g. Ingram, 1998; Cervero, 1998; RICS, 2002).

Comme on peut le constater, le corpus de littérature académique traitant du lien entre les améliorations de la qualité urbaine et le comportement des acteurs non-résidentiels s'avère extrêmement ténu et les allusions à cette problématique s'appuient davantage sur des hypothèses non vérifiées et des anecdotes que sur des vérifications empiriques. Cela peut s'expliquer par l'accès très limité des chercheurs aux informations relativement confidentielles qui permettraient de modéliser ces relations (Des Rosiers 2002). Les seules analyses qui procurent une quelconque information quantitative sur les dimensions discutées ici concernent *les améliorations à l'environnement piétonnier et les comportements de marché qui en découlent de la part des secteurs du commerce de détail et du bureau*. La littérature sur le sujet permet ainsi d'établir que si les programmes d'amélioration de ce type, assez fréquents dans les centres-villes et souvent associés à une revitalisation des zones en bordure d'un plan d'eau, se traduisent par une réduction des volumes de clientèles utilisant l'automobile (Cairns *et al.*, 1998), le développement de modes alternatifs de transport peut, sous certaines conditions, soutenir l'activité économique qui prévalait antérieurement et, le cas échéant, l'accroître.

Le *Tableau 1* qui suit fait état des résultats des diverses études consultées. Les principales conclusions qui en ressortent peuvent se résumer comme suit :

- ✦ Dans le cas des aménagements piétonniers, les travaux de Hass-Klau (1993) sur l'Allemagne et le Royaume-Uni suggèrent des hausses d'achalandage commercial de l'ordre de 20% à 40%; ces résultats concordent avec les recherches de Gehl et Gemzoe (1999) et de Pearson (2000) qui permettent d'en situer l'impact moyen à quelque 32%;

Tableau 1: Synthèse des résultats relatifs aux impacts des améliorations

<i>Critère utilisé</i>	<i>Type d'amélioration</i>	<i>Nb. de cas</i>	<i>Hausse relatives (moyenne)</i>	<i>Sources</i>
Achalandage commercial	Aménagement piétonnier	10	20% to 40% (moy.: 32,3%)	Hass-Klau, 1993; Gehl et Gemzoe, 1999; Pearson, 2000
Chiffre d'affaires (commerce de détail)		22	10% to 25% (moy.: 17,0%)	Newby, 1992; Hass-Klau, 1993; Saretzki et Wohler, 1995; EFTE, 2002a & 2002b
Loyers commerciaux		420	10% to 30% (moy.: 21,7%)	Hass-Klau, 1993; Lewis, 1995; Hass-Klau et Crampton, 2002
Loyers des bureaux	Aménagements en bordure d'un plan d'eau	10	15% to 35% (moy.: 24,2%)	Ecotec, 1996; Frederick et Goo, 1996; Nicholson, 1997; Wood et Handley, 1999; Lerner et Poole, 1999.

Source: Department for Transport (Transport Studies Unit) and David Simmonds Consultancy, Cambridge: *The Effect of Urban Quality Improvements on Business Location*, New Horizons Programme, University of Oxford, Feb. 2003, Technical Note 5, p. 7.

- ✚ En ce qui a trait à l'impact de tels aménagements sur le chiffre d'affaires des commerces de détail, les études de Newby (1992), Hass-Klau (1993), Saretzki et Wohler (1995) et de la EFTE (2002a et 2002b) suggèrent des retombées positives de l'ordre de 10% à 25%, avec une moyenne à 17%;
- ✚ L'impact des aménagements piétonniers sur les loyers commerciaux (Hass-Klau, 1993; Lewis, 1995; Hass-Klau et Crampton, 2002) s'avère encore plus prononcé, l'impact moyen atteignant presque 22%;
- ✚ Enfin, la revitalisation des abords d'un plan d'eau (Ecotec, 1996; Frederick et Goo, 1996; Nicholson, 1997; Wood et Handley, 1999; Lerner et Poole, 1999) se traduit par

une hausse du loyer des espaces à bureaux de 15% à 35%, la hausse moyenne se situant à un peu moins de 24%.

Pour cohérents qu'ils soient, ces résultats doivent être considérés comme de simples indications des effets bénéfiques, au demeurant assez substantiels, des travaux de réaménagement et d'embellissement urbains, la variabilité des impacts reflétant la diversité des conditions économiques locales et la complexité des interactions en jeu. Ceci dit, les études consultées indiquent clairement, dans l'ensemble, des retombées positives.

3.3 Temporisation de la circulation automobile et revitalisation urbaine : le cas de West Palm Beach, en Floride

Avec une population de l'ordre de 80 000 habitants, la ville de West Palm Beach, sur la côte Est de la Floride, est le centre économique du Palm Beach County (pop. 1 000 000) et, à ce titre, connaît un achalandage diurne qui triple sa population. Au cours des quarante dernières années, le déclin du centre-ville et des axes commerciaux traditionnels au profit des banlieues s'est soldé par une détérioration économique et une hausse de la criminalité du secteur qui ont amené l'administration de la ville à réagir en mettant sur pied une série de programmes de revitalisation urbaine ciblant des secteurs spécifiques, les Community Redevelopment Areas (CRAs).

Parmi les stratégies de revitalisation adoptées, l'une des plus déterminantes fut la temporisation de la circulation automobile au centre impliquant à la fois le réaménagement des voies de circulation, la réduction du nombre de véhicules dans les zones résidentielles et le ralentissement de la circulation automobile à des fins de sécurité publique. Si le réinvestissement massif du secteur privé qui s'en suivit dans les zones centrales peut être attribué à l'ensemble des mesures prises par la municipalité, le réaménagement des rues et la nouvelle réglementation régissant le comportement des automobilistes semble être à l'origine de l'amélioration sensible de la qualité de vie des résidents du secteur ainsi que de la forte baisse de la criminalité liée aux activités de prostitution et de trafic de drogues entre 1992 et 1997, la baisse des taux s'établissant à 80% dans le premier cas et à 60% dans le second.

Face au succès de ces premières initiatives, l'administration municipale a depuis lors étendu ces programmes à l'ensemble de l'agglomération de West Palm Beach. Parmi les

projets les plus importants, celui de Clematis Street, au cœur du centre-ville, a bénéficié d'investissements publics d'environ 10 Millions\$^{U.S.}; outre les travaux de réaménagement des voies de circulation, des passages piétonniers, une fontaine « interactive » ainsi que des aires publiques ont été aménagées. Quant aux impacts immobiliers du projet, ils s'avèrent substantiels : la valeur unitaire des propriétés résidentielles situées le long de la rue qui variait de 10\$ à 40\$ le pied carré en 1993 atteignait entre 50\$ et 100\$ en 1997 alors que les loyers commerciaux faisaient un bond de 6\$ à 30\$ le pied carré. Depuis 1993, 350 Millions\$^{U.S.} ont été injectés dans le secteur par le privé. Des projets de temporisation de la circulation automobile ont également été implantés dans Northboro Park et Old Northwood notamment, deux quartiers situés au Nord de la ville. De 1994 à 1997, le prix moyen des résidences dans ces quartiers est passé de 65 000\$^{U.S.} à 106 000\$^{U.S.}, une augmentation de 63% en trois ans, sous l'effet d'une forte demande pour ces secteurs de l'agglomération.

Bref, l'expérience de West Palm Beach semble indiquer que l'adoption des principes du « New Urbanism » fondés sur un design urbain moins agressif et plus convivial se traduit, et parfois assez rapidement, par une amélioration de la qualité de vie des quartiers urbains et une vitalité économique accrue qui se répercutent dans la hausse des valeurs immobilières tant résidentielles que commerciales.

4. CONCLUSION GÉNÉRALE

Compte tenu de la complexité des dynamiques urbaines et immobilières qui prévalent à l'établissement des valeurs foncières et de la grande variabilité, tant spatiale que temporelle, des paramètres qui influencent ces dernières, une mesure plus appropriée des impacts des activités de la CCNQ impliquerait de mener à bien des analyses spécifiques à l'agglomération de Québec à l'aide de données récentes sur les prix de transaction des résidences et sur les loyers des immeubles commerciaux et de bureaux situés dans le voisinage des interventions de la CCNQ.

Bien qu'elle ne couvre que certains aspects des activités de la CCNQ, la revue de littérature qui fait l'objet du présent avis technique permet toutefois de se faire une idée générale, somme toute assez précise, des impacts potentiels des travaux de réaménagement et d'embellissement urbains sur la valeur du parc immobilier, tant résidentiel que non-résidentiel. À la lumière des études consultées, il ressort que ces initiatives se soldent dans la plupart des cas, et sous réserve des limites apportées par les auteurs relativement à la nature et au contexte d'application de ces mesures, par une amélioration de la « qualité urbaine », laquelle se traduit par une activité économique accrue et une hausse subséquente des valeurs immobilières du secteur concerné. Le financement de telles activités, enfin, est difficilement envisageable sans une contribution directe et substantielle du secteur public (local, supra-local et provincial), mais la formule, depuis longtemps éprouvée, du financement par anticipation dans l'appréciation des valeurs (Tax Increment Financing) devrait faire l'objet d'une attention particulière.

BIBLIOGRAPHIE

- Amin, A. and Graham, S. (1997). The ordinary city. *Transactions of the Institute of British Geographers*. 22, 411-429.
- Anderson, L.M. and H. K.Cordell (1985). Residential Property Values Improved by Landscaping with Trees, *Southern Journal of Applied Forestry*, 9, 162-66.
- Anderson, L. M. and H. K. Cordell (1988). Influence of Trees on Residential Property Values in Athens, Georgia (U.S.A.): A Survey based on Actual Sales Prices, *Landscape and Urban Planning*, 15, 153-64.
- Barke, M. and Harrop, K. (1994). Selling the industrial town: identity, image and illusion. In Gold, J. and Ward, S. (eds.). *Place Promotion: The Use of Publicity and Marketing to Sell Towns and Regions*. John Wiley, Chichester, Sussex. pp. 93-114.
- Blowers, A. (1999). The unsustainable city. S. Pile, C, Brook and C. Mooney (eds). In *Unruly Cities?: Order, Disorder*. London: Open University Press, Routledge.
- Cairns, S., Hass-Klau, C. and Goodwin, P. (1998). *Traffic Impact of Highway Capacity Reductions: Assessment of the Evidence*. London: Landor Publishing.
- Cervero, R. (1998). *The Transit Metropolis - A Global Enquiry*. Washington D.C.:Island Press.
- Clark, E. (1992). On blindness, center pieces and complementarity in gentrification theory. *Transactions of the Institute of British Geographers*. 17, 358-362.
- Commission on Architecture and the Built Environment (CABE) and Department of the Environment, Transport and Regions (DETR). (2001). *The Value of Urban Design*. Thomas Telford, London.
- Department for Transport (Transport Studies Unit) and David Simmonds Consultancy, Cambridge (2003). *The Effect of Urban Quality Improvements on Business Location*, New Horizons Programme, University of Oxford, Technical Note 5, 28 pages.
- Des Rosiers, F. (2002). *Expert Panel Summation – Quantitative Measurements of Urban Quality Improvements Impacts on Business Performances*. Urban and Real Estate Management, Laval University, Quebec City.
- Des Rosiers, François, Marius Thériault, Yan Kestens and Paul-Y. Villeneuve. (2002). Landscaping and House Values: an Empirical Investigation. *The Journal of Real Estate Research*, Special Issue, 23:1/2, 139-61.
- Des Rosiers, F. and M. Thériault (1999). House Prices and Spatial Dependence : Towards an Integrated Procedure to Model Neighborhood Dynamics, *Working Paper # 1999-002*, Faculty of Business Administration, Laval University, January, 23 p.
- Dombrow, J., M. Rodriguez, and C. F. Sirmans (2000). The Market Value of Mature Trees in Single-Family Housing Markets, *The Appraisal Journal*, 68, 39-43.
- ECOTEC Ltd. (1996). *The Economic Impact of Canal Development Schemes*. ECOTEC Ltd., Birmingham.
- European Federation for Transport and Environment (EFTE). (2002a). *Transport and the Economy: Myths and Facts*. Brussels, Belgium.
- European Federation for Transport and Environment (EFTE). (2002b). *Transport, Infrastructure and the Economy: A T&E Fact-Sheet*. Brussels, Belgium.
- Frederick, R. and Goo, R. (1996). *Economic Benefits of Urban Runoff Controls*. Urban Sources Section, Assessment and Watershed Protection Division, U.S. Environmental Protection Agency, Washington, DC.

- Gehl, J. and Gemzøe, L. (1999). *Public Spaces - Public Life*. Copenhagen 1996. Danish Architectural Press and the Royal Danish Academy of Fine Arts. School of Architecture Publishers.
- Gold, J. and Gold, M. (1995). *Imagining Scotland – Tradition, Representation and Promotion in Scottish Tourism since 1750*. Scolar Press, London.
- Harvey, D.W. (1992). Social justice, postmodernism and the city. *International Journal of Urban and Regional Research*. 16, 588-601.
- Harvey, D.W. (1993). From space to place and back again: reflections on the condition of postmodernity. In: J. Bird et al. (eds). *Mapping the Futures: Local Cultures, Global Change*. London: Routledge.
- Hass-Klau, C. (1993). Impact of pedestrianisation and traffic calming on retailing: a review of the evidence from Germany and the UK. *Transport Policy*, 1(1): 21-31.
- Hass-Klau, C. (1994) Car restraining measures and town centre businesses: a case study. *Transportation Planning Systems*. 2, 59-66.
- Hass-Klau, C. and Crampton, G. (2002). *Future of Urban Transport, Learning from Success and Weakness: Light Rail*. ETP, Brighton.
- Holcomb, B. (1994). City make-overs: marketing the post-industrial city. In Gold, J. and Ward, S. (eds.). *Place Promotion: The Use of Publicity and Marketing to Sell Towns and Regions*. John Wiley, Chichester, Sussex. pp. 115-132.
- Holmes, T.J. (1998). The effects of state policies on the location of manufacturing industry: evidence from state borders. *Political Economy*. 106, 667-705.
- Ingram, G.K. (1998). Patterns of metropolitan development: what have we learned? *Urban Studies*. 35, 1019-1035.
- Jacobs, J. (1996). *Edge of Empire: Postcolonialism and the City*. London: Routledge.
- Kuo, F. E., M. Bacaicoa and W. C. Sullivan (1998). Transforming Inner-City Landscapes : Trees, Sense of Safety and Preferences, *Environment and Behavior*, 30:1, 28-59.
- Lerner, S. and Poole W. (1999). *The Economic Benefit of Parks and Open Space: How Land Conservation Helps Communities Grow and Protect the Bottom Line*. The Trust for Public Land, San Francisco, CA.
- Lewis, C. E. (1995) *How To Get Pedestrian Rental Growth*. Colliers Erdman Lewis Research & Consultancy, London.
- Lockwood, Ian M. and Stillings, Timothy (1998). *Traffic Calming for Crime Reduction and Neighborhood Revitalization*, City of West Palm Beach, Florida, 8 pages.
- Luttik, Joke (2000). The Value of Trees, Water and Open Space as Reflected by House Prices in the Netherlands, *Landscape and Urban Planning*, 48, 161-67.
- Matthew, M. (1993). Towards a general theory of suburban office morphology in North America. *Progress in Human Geography*. 17(4), 471-489.
- Morales, D., B. N. Boyce and R. J. Favretti (1976). The Contribution of Trees to Residential Property Value: Manchester, Connecticut, *Valuation*, 23:2, 26-43.
- Newby, L. (1992). *Paved with Gold – A Study of the Economic Impact of Pedestrianisation and its Relevance to Leicester*. Research Report No. 7, Leicester Environment City Trust, December.
- Nicholson, S. (1997). *The Value of Waterside Commercial Property Development*. MPhil Thesis, Dept. of Town and Country Planning, Newcastle University.
- Oppenheim, N. (1991). Retail activity allocation modelling with endogenous retail prices and shopping travel costs. *Environment and Planning A*. 23, 731-744.

- Orland, Brian, J. Vining and A. Ebreo (1992). The Effect of Street Trees on Perceived Values of Residential Property, *Environment and Behavior*, 24:3, 298-325.
- Payne, B. R. (1973). The Twenty-Nine Tree Home Improvement Plan, *Natural History*, 82, 74-5.
- Payne, B. R. and S. Strom (1975). The Contribution of Trees to the Appraised Value of Unimproved Residential Land, *Valuation*, 22:2, 36-45.
- Pearson, C.A. (2000). Making Good Design Pay Off. Fourth Annual Business Week/Architectural Records Awards. *Architectural Record*, 188(10):84-99.
- Philo, C. and Kearnes, G. (1993). Culture, history, capital: a critical introduction to the selling of places. In Kearns, G. and Philo, C. (eds.). *Selling Places – The City as Cultural Capital, Past Present*. Pergamon, Oxford. pp. 1-32.
- Royal Institute of Chartered Surveyors (RICS) and the Office of the Deputy Prime Minister. (2002). *Land Value and Public Transport. Stage 1 - Summary of Findings*. RICS Policy Unit. October.
- Rogers, R.G. (1999). *Towards an Urban Renaissance - Final Report of the Urban Task Force*. E. and F. N. Spon, London.
- Saretzki, A. and Wöhler, K. (1995). *Transport Development Plan: Turnover and Customer Behaviour*, Lüneburg.
- Schmitz, William G. (1988). Amenities: The Name of the Game in Office Space, *Commercial Investment Real Estate Journal*, Chicago, May/June.
- Schollman, A., Perkins, H. and Moore, K. (2000). The intersecting global and local influences in urban place promotion: the case of Christchurch, New Zealand. *Environment and Planning A*, 32:55-76.
- Seila, A. F. and L. M. Anderson (1982). Estimating Costs of Tree Preservation on Residential Lots, *Journal of Arboriculture*, 8, 182-5.
- Sennett, R. (1990). *The Conscience of the Eye: The Design and Social Life of Cities*. New York: Knopf.
- Sennett, R. (1994). *Flesh and Stone: The Body and the City in Western Civilization*. London: Faber and Faber.
- Soja, E. (1996). *Thirdspace: Journeys to Los Angeles and Other Real and Imagined Spaces*. Oxford: Blackwell.
- Soja, E. (1997). Six discourses on the postmetropolis. In: Westwood, S., Williams, J. (eds). *Imagining Cities: Scripts, Signs and Memory*. Routledge, London. Oxford: Blackwell.
- The Economist* (2003). Gardening: A Lovesome Thing, December 20th, pp. 117-119.
- Whitehead, T (2002). Road user charging and business performance: identifying the processes of economic change. *Transport Policy*, 9:221-240.
- Wood, R. and Handley, J. (1999). Urban water front regeneration in the Mersey basin, North West England. *Environmental Planning and Management*, 42:565-580.
- Yee, Joseph (1999). Suburban Office Landscaping, *The Journal of Real Estate Development*, Boston, Winter.