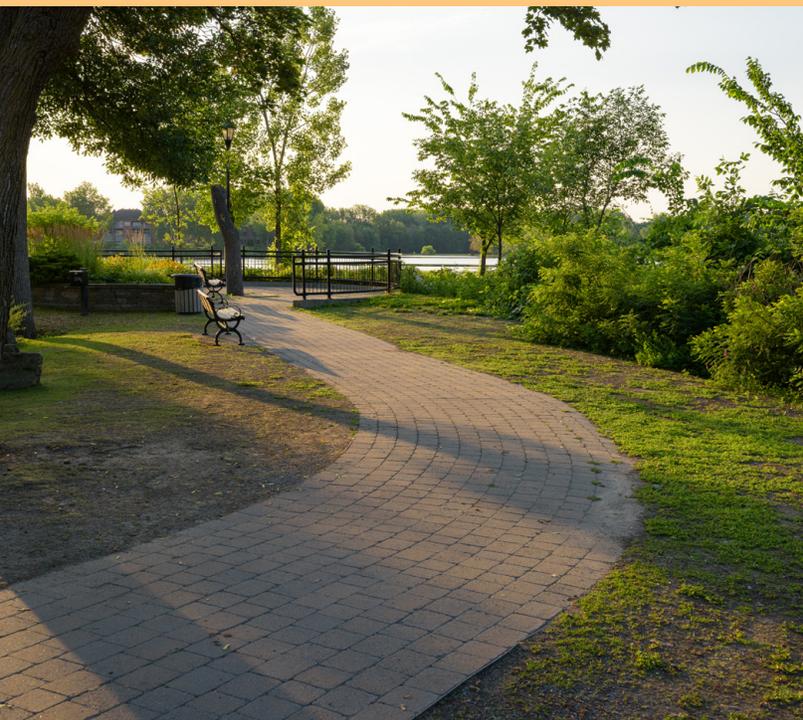


AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET ENJEUX DE SANTÉ PUBLIQUE DANS UN CONTEXTE D'ÉPIDÉMIE OU DE PANDÉMIE

Rapport de consultation des partenaires



Communauté métropolitaine
de Montréal



TABLE DES MATIÈRES

| | |
|---|----|
| TABLE DES MATIÈRES..... | 2 |
| MANDAT DE LA COMMISSION DE L'AMÉNAGEMENT..... | 3 |
| Présentation des membres de la commission | 3 |
| Mandat..... | 3 |
| CONSULTATION DES PARTENAIRES DE LA COMMUNAUTÉ..... | 4 |
| Processus de consultation..... | 4 |
| MÉMOIRE DU CENTRE D'ÉCOLOGIE URBAINE DE MONTRÉAL..... | 5 |
| MÉMOIRE DE LA TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE SUD..... | 11 |
| MÉMOIRE DE LA MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE L'ASSOMPTION | 31 |
| MÉMOIRE DU CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE LAVAL..... | 43 |
| MÉMOIRE DE LA VILLE DE LAVAL..... | 55 |
| MÉMOIRE DE LA VILLE DE PINCOURT | 69 |
| MÉMOIRE DE LA VILLE DE TERREBONNE | 72 |
| MÉMOIRE DE VÉLO-QUÉBEC..... | 78 |

MANDAT DE LA COMMISSION DE L'AMÉNAGEMENT

PRÉSENTATION DES MEMBRES DE LA COMMISSION

PRÉSIDENT

M. Jérôme Normand - Membre du conseil de la Ville de Montréal

VICE-PRÉSIDENT(E)S

M. Pierre Charron – Maire de la Ville de Saint-Eustache

Mme Suzanne Roy - Mairesse de la Ville de Sainte-Julie

MEMBRES

M. Éric Bouchard - Membre du comité exécutif de la Ville de Longueuil

Mme Caroline Bourgeois - Membre du conseil de la Ville de Montréal

Mme Christine Gosselin - Membre du conseil de la Ville de Montréal

M. Claude Larochelle – Membre du conseil de la Ville de Laval

Mme Stéphanie Watt - Membre du conseil de la Ville de Montréal

MANDAT

Le 16 avril 2020, la Commission de l'aménagement de la Communauté métropolitaine de Montréal s'est vue confier par le comité exécutif un mandat concernant un aménagement du territoire mieux adapté aux enjeux de santé publique dans un contexte d'épidémie ou de pandémie.

Plus spécifiquement, le mandat actuel vise à :

- Dresser un portrait des enjeux en aménagement du territoire soulevés par l'application des mesures sociosanitaires mises en place dans le cadre de la pandémie du coronavirus;
- Proposer des objectifs pour un aménagement du territoire mieux adapté aux enjeux de santé publique;
- Formuler des recommandations relativement aux outils de planification et de réglementation en matière d'aménagement du territoire pour améliorer la résilience dans un tel contexte.

CONSULTATION DES PARTENAIRES DE LA COMMUNAUTÉ

PROCESSUS DE CONSULTATION

La commission de l'aménagement s'est vue mandatée pour proposer des mesures d'aménagement pour répondre aux enjeux de santé publique en contexte de pandémie et d'épidémie. Appuyée par la table technique, la commission a identifié les enjeux et a ciblé les objectifs à atteindre. Dans cet esprit, les membres de la commission souhaitaient profiter de l'expertise et de l'expérience en la matière par le biais d'une consultation écrite. Un document de consultation a été produit à cet effet et transmis aux municipalités locales, aux MRC et agglomérations du territoire de la Communauté le 16 novembre dernier. Plusieurs organismes concernés par le sujet ont également reçu le document de consultation.

Les questions adressées dans le cadre de la consultation sont les suivantes :

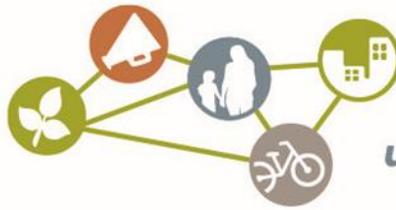
- Est-ce que les enjeux transversaux et de santé publique proposés ci-haut sont complets où d'autres enjeux doivent être considérés et pourquoi?
- Est-ce que les objectifs identifiés répondent aux enjeux présentés? Sinon, quels seraient les objectifs qui répondraient davantage aux enjeux?
- Est-ce que certaines dispositions législatives ou réglementaires en matière d'aménagement du territoire ont compliqué l'implantation de mesures pour affronter la pandémie? Si oui, quelles sont ces dispositions? Jugez-vous que des modifications législatives seraient requises? Si oui, lesquelles?
- Quels outils en matière d'aménagement du territoire ont facilité ou faciliteraient une adaptation aux exigences sanitaires en temps d'épidémie ou de pandémie? (ex. : guide, registre, observatoire de données, etc.)?
- Des exemples de pratiques inspirantes pouvant répondre aux enjeux d'aménagement soulevés par une épidémie ou pandémie sont présentés en annexe. Avez-vous d'autres exemple(s) d'ici ou d'ailleurs que vous souhaiteriez partager avec la commission de l'aménagement de la CMM?
- Avez-vous d'autres commentaires?

Dans le cadre de l'exercice, la Communauté a reçu des commentaires de huit organismes, soit :

- Le Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM);
- Le Conseil régional de l'environnement (CRE) de Laval;
- La MRC de l'Assomption;
- La Table des préfets et élus de la Couronne Sud;
- Vélo-Québec;
- La Ville de Laval;
- La Ville de Pincourt;
- La Ville de Terrebonne.

Les réponses, reçues jusqu'au 22 décembre 2020 et traitées dans le cadre de la rédaction du rapport final, ont permis aux membres de la commission de faire rapport sur les observations recueillies à cette occasion et de formuler ses recommandations à l'égard du mandat.

MÉMOIRE DU CENTRE D'ÉCOLOGIE URBAINE DE MONTRÉAL



Montréal, 18 décembre 2020

Monsieur Jérôme Normand,
Président de la Commission de l'aménagement
Communauté métropolitaine de Montréal

Objet : Mandat concernant un aménagement du territoire mieux adapté aux enjeux de santé publique dans un contexte d'épidémie ou de pandémie

Monsieur Normand,

C'est avec beaucoup d'intérêt que nous avons pris connaissance du document de consultation « Aménagement du territoire et enjeux de santé publique dans un contexte d'épidémie ou de pandémie ». Cette lecture fait suite à la participation du Centre d'écologie urbaine de Montréal à la Table technique de la Commission de l'aménagement de la Communauté métropolitaine de Montréal, lors de laquelle nous avons pu participer à la réflexion quant aux défis que les villes et municipalités de la grande région de Montréal doivent et devront aborder dû à la pandémie qui touche actuellement le monde entier.

À la suite de notre lecture, nous vous offrons quelques commentaires, réflexions et recommandations sur deux enjeux particuliers, soit « Optimisation de l'occupation durable et résiliente de l'espace » et « Mobilité active et fonctionnalité des déplacements ». Nous avons également saisi l'occasion de répondre à quelques questions en mettant de l'avant l'expérience récente et historique du CEUM.

Recommandations et commentaires

Enjeu 2 : Optimisation de l'occupation durable et résiliente de l'espace

Nous proposons de nuancer le propos sur les bénéfices de la densité (avec la comparaison à San Francisco et New York). Comme l'expose Orfeuil (2020), la propagation du virus en milieu urbain est explicable par une multiplicité de facteurs : « L'explication des taux de létalité des territoires renvoie donc à un système de causalités multifactoriel, incluant les proportions de personnes âgées, les taux de pauvreté et de suroccupation des logements, l'accès aux soins ainsi que les politiques publiques locales et nationales. Reste que la densité des espaces de vie est un indicateur de la densité des interactions fatales qui facilitent la propagation du virus.¹ »

¹ Orfeuil, Jean-Pierre (2020). Densité et mortalité du Covid-19 : la recherche urbaine ne doit pas être dans le déni ! Métropolitiques. Disponible au <https://metropolitiques.eu/Densite-et-mortalite-du-Covid-19-la-recherche-urbaine-ne-doit-pas-etre-dans-le.html>

Il est important également, dans l'énumération des facteurs, d'intégrer la dimension des taux de pauvreté, puisqu'une corrélation semble exister (Patel & Al, 2020; Horton, 2020).²
3. En ce sens, il nous apparaît important de considérer les inégalités socioéconomiques telles qu'elles s'inscrivent aussi sur le territoire, autant par le profil de la population résidente que par des enjeux structurels d'iniquité (ex : accès à des espaces verts, insécurité routière, etc.) Les objectifs d'intervention pourraient inclure l'Intégration d'évaluation d'impacts sur la santé (EIS).

Enjeu 4 : Mobilité active et fonctionnalité des déplacements

À Montréal principalement, mais dans d'autres villes, les administrations se sont butées à une résistance importante quant à l'implantation d'aménagement favorisant les déplacements actifs. Alors que les bénéfices en santé, environnementaux et économiques relatifs à de tels aménagements sont connus et maîtrisés par les professionnels de l'aménagement, ils sont méconnus du public. Nous croyons qu'il est important pour la CMM d'agir en sensibilisation et en éducation auprès des municipalités afin que celles-ci puissent développer des argumentaires favorisant de telles interventions auprès des parties prenantes locales, notamment les commerçants. Ce travail pourrait s'inscrire en sous-objectif de l'objectif 4.1 et devrait s'effectuer en partenariat avec les acteurs intéressés et compétents (organisations de la société civile, chercheurs, SDC, etc.). Plus encore, la question de l'utilisation du transport collectif est critique pour la reprise de nos villes. Différents effets peuvent être anticipés suite aux différentes vagues de confinement, dont l'intérêt envers les formes de télétravail. Ainsi, il est possible d'entrevoir des enjeux d'adéquation entre l'offre de service des agences de transport (fréquence, horaire, tarification) et les habitudes des travailleurs. Par exemple, peut-on affirmer avec certitude que les titres mensuels ou annuels garderont leur intérêt pour les usagers des réseaux de transports de la CMM ? Cette réflexion sera à intégrer dans le chantier de l'objectif 4.3.

Considérations diverses sur les enjeux

Nous partageons ici différentes considérations d'ordre plus générale sur la réflexion présentée dans le document :

- En plus de stratégies liées à l'urbanisme tactique, il nous apparaît important de nommer également celles liées à l'urbanisme transitoire, tant pour mettre en œuvre des solutions rapides que pour évaluer aussi à terme les potentiels de requalification ou d'usages. Dans ce dernier cas, l'utilisation de l'ancien hôpital Royal Victoria pour accueillir des populations vulnérables est un bon exemple.
- Plusieurs municipalités de la CMM ont mise de l'avant des aménagements pour répondre à la crise. Pour une plus grande représentativité, nous estimons qu'il

² Patel, J. A., Nielsen, F., Badiani, A. A., Assi, S., Unadkat, V. A., Patel, B., Ravindrane, R., & Wardle, H. (2020). Poverty, inequality and COVID-19: the forgotten vulnerable. *Public health*, 183, 110–111. <https://doi.org/10.1016/j.puhe.2020.05.006>

³ Horton, Richard (2020). Offline: COVID-19 is not a pandemic. *The Lancet*. Disponible au [https://www.thelancet.com/journals/lancet/article/PIIS0140-6736\(20\)32000-6/fulltext](https://www.thelancet.com/journals/lancet/article/PIIS0140-6736(20)32000-6/fulltext)

devrait y avoir plus d'exemples et de visibilité de celles-ci dans les cas cités dans le document qui, souvent, ceux de Montréal.

- En lien avec enjeu 4 notamment ou ceux transversaux, il nous apparaît important d'aborder la notion d'acceptabilité sociale, mais d'entrevoir ce défi plus largement. En amont et en continu, il y a des défis d'information, de sensibilisation, voire d'éducation relative à l'environnement, pour amener les populations à mieux comprendre les enjeux, les solutions et les changements de comportements nécessaires pour des milieux de vie en santé.

Réponses à certaines questions posées à la section 7

Question 3 : Est-ce que certaines dispositions législatives ou réglementaires en matière d'aménagement du territoire ont compliqué l'implantation de mesures pour affronter la pandémie? Si oui, quelles sont ces dispositions? Jugez-vous que des modifications législatives seraient requises? Si oui, lesquelles?

Sans être une barrière majeure, un enjeu rencontré en début de pandémie, préalablement au déconfinement, fut l'obligation de recevoir l'autorisation de la Direction régionale de la santé publique pour l'implantation d'interventions, notamment d'interventions de mesures d'urbanisme tactique favorisant la distanciation et la mobilité active. Compte tenu des circonstances, cette étape d'approbation prenait plus de temps qu'anticipé, ce qui a retardé certaines interventions en sol montréalais.

Également, bien que le concept de rue partagée soit désormais autorisé au plan réglementaire, peu d'applications étaient connues ou en vigueur au moment de la crise. Cela a suscité énormément d'interrogations ou d'enjeux dans l'application tant par les professionnels et les élus et de compréhension de la part de la population, par exemple au plan de la signalétique. Une campagne du MTQ ou de la SAAQ relative aux rues partagées, aux changements de comportements attendue, ou encore, sur l'application de cette réglementation, pourrait faciliter l'implantation et l'acceptabilité sociale de telles mesures.

Question 5 : Des exemples de pratiques inspirantes pouvant répondre aux enjeux d'aménagement soulevés par une épidémie ou pandémie sont présentés en annexe. Avez-vous d'autres exemple(s) d'ici ou d'ailleurs que vous souhaiteriez partager avec la commission de l'aménagement de la CMM?

Les initiatives de rues-écoles et rues ludiques peuvent être intéressantes à mettre en place pour favoriser la mobilité et l'activité des jeunes tout en assurant la distanciation. Ces deux modèles favorisent la réappropriation ponctuelle de rues résidentielles par la fermeture temporaire (30-90 minutes avant et après les classes pour la rue-école et pour un bloc de temps prédéterminé pour les rues ludiques). Nous vous faisons parvenir deux publications sur le sujet, soit « Favoriser le jeu libre pour améliorer le bien-être des enfants et leur redonner le droit à la ville » et « Revue des exemples inspirants de rues ludiques et de rues-école ».

Dans le cadre du projet « J'identifie, j'agis dans ma communauté », nous nous intéressons à la sécurité des déplacements aux abords des écoles secondaires et à l'initiation des élèves à ces enjeux ainsi qu'à leur pouvoir d'agir. Nous avons mené deux projets pilotes dans des écoles secondaires montréalaises et développé une fiche sur le sujet. Nous vous la transmettons dans la foulée de cette communication. Dans le contexte de la pandémie, nous avons observé, tant aux abords d'écoles primaires que secondaire, ce que nous appelons le cercle de la dégradation de la sécurité routière aux abords des écoles qui se traduit par une augmentation nette du nombre de déplacements en véhicules motorisés aux abords des écoles. Ces écoles sont plus souvent qu'autrement situées dans des secteurs résidentiels où un tel volume de déplacements ne devrait pas survenir. Il est important d'adresser la question des déplacements vers les écoles dans les secteurs cohérents afin d'éviter une dégradation de la sécurité et des milieux de vie aux abords de nos institutions scolaires.

L'approche des rues conviviales permet aussi de nourrir la réflexion. Le CEUM a réalisé le projet « Comprendre, implanter et évaluer les projets de rues conviviales » en collaboration avec la Chaire de recherche-innovation en stratégies intégrées transport-urbanisme (In.SITU) de l'ESG UQAM, le volet III du PADTC du MTQ, et la Direction régionale de la santé publique de Montréal (DRSP) afin de documenter les pratiques municipales actuelles, d'outiller les municipalités québécoises dans l'implantation de ce type de projet, et de les diffuser. Sur la base de 7 études de cas, six fascicules *Comprendre, implanter et évaluer les projets de rues conviviales* ont été produits sur les étapes de réalisation des projets (Introduction à la démarche et à l'approche des rues conviviales; Définition des projets; Sélection et la priorisation des rues à aménager; Conception des aménagements; Mise en œuvre du projet et Évaluation des projets.) Un [site web dédié](#) rassemblant des outils et des connaissances sur les rues conviviales, et une fiche sur les *Rues conviviales : levier économique* font aussi partie des ressources.

Nous démarrerons également en 2021 un projet nommé « Local² », où nous nous attaquerons à la mobilité aux abords des artères commerciales, dans une perspective de transition écologique et réduction des émissions carbone. En agissant à l'échelle des rues commerciales, le projet Local² veut favoriser l'évolution des pratiques de mobilité et de consommation de la population québécoise, deux leviers clés pour réduire les GES en milieu urbain. En s'appuyant sur une méthodologie innovante de modélisation des émissions GES et d'acceptabilité sociale, Local² rendra explicite et attrayant le lien entre rue conviviale, mobilité durable et achat local dans la réduction de l'empreinte carbone des villes. Il s'articulera en 3 volets d'actions, soit la sensibilisation, l'accompagnement de deux municipalités et le développement et la diffusion de connaissances. Le projet a obtenu l'appui préalable de la CMM lors de l'étape de dépôt au programme Action-Climat Québec.

Finalement, en 2021, nous démarrerons une nouvelle phase de notre projet « Zone Santé pour le vieillissement actif », où nous nous intéressons à la place de la mobilité active aux abords des établissements de santé. Ce projet, réalisé conjointement avec le Conseil régional de l'environnement de Montréal, la Table de concertation des aînés de l'île de Montréal et l'Anonyme, nous a déjà permis de réaliser des diagnostics de mobilité aux

abords de trois établissements de santé de l'est de Montréal. Nous vous faisons finalement parvenir cette documentation, qui trace les lignes pour notre futur projet de développement, la Zone santé, qui s'inspire de la zone scolaire pour offrir des orientations d'aménagements aux abords des établissements de santé aux municipalités québécoises, le tout dans une optique d'accessibilité universelle et de réponse au vieillissement de la population.

En conclusion, le CEUM reste disponible et intéressé à contribuer aux travaux de la Commission de l'aménagement de la Communauté métropolitaine de Montréal et à collaborer avec ses professionnels dans l'identification de solutions pour répondre aux défis urbains contemporains.

Je vous prie d'agréer, monsieur Normand, mes salutations distinguées,



Véronique Fournier
Directrice générale
Centre d'écologie urbaine de Montréal

c.c. Monsieur François St-Germain, conseiller en recherche – chef d'équipe -Planification du territoire- Aménagement

MÉMOIRE DE LA TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE SUD

COMMENTAIRES

Consultation concernant
l'aménagement du territoire et
les enjeux de santé publique
dans un contexte de
pandémie ou d'épidémie

15 décembre 2020

TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS
DE LA COURONNE-SUD





Table des matières

| | |
|---|----|
| 1. PRÉSENTATION DE LA TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE-SUD..... | 4 |
| 2. INTRODUCTION..... | 5 |
| 3. DÉTERMINATION DES ENJEUX ET OBJECTIFS | 7 |
| Tenir compte des différences territoriales | 7 |
| Viser l'échelle de planification métropolitaine..... | 9 |
| 4. PRIORISER LES ENJEUX ET LES OBJECTIFS | 11 |
| 5. AJOUT D'UN ENJEU TRANSVERSAL | 13 |
| 6. RECOMMANDATIONS PROPOSÉES..... | 14 |
| Recommandation 1..... | 14 |
| Recommandation 2..... | 16 |
| Recommandation 3..... | 17 |
| Recommandation 4..... | 18 |

1. PRÉSENTATION DE LA TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE-SUD

La Couronne-Sud est l'un des cinq secteurs formant la Communauté métropolitaine de Montréal. La Table des préfets et élus de la Couronne-Sud (ci-après la « Table ») représente 40 municipalités réparties dans six municipalités régionales de comté. La Table prend position notamment sur les enjeux de mobilité, de transport, de développement économique, d'aménagement du territoire, d'environnement et de gestion des matières résiduelles. Par l'entremise de ses représentantes et de ses représentants, la Table défend et fait connaître les consensus et positions stratégiques dont elle se dote auprès des diverses instances, tant sur l'échiquier métropolitain qu'auprès des gouvernements du Québec et du Canada.

2. INTRODUCTION

Le 16 avril 2020, la Commission de l'aménagement a reçu le mandat de proposer des mesures d'aménagement pour répondre aux enjeux de santé publique en contexte de pandémie et d'épidémie. Plus spécifiquement, le mandat consiste à :

- Dresser un portrait des enjeux en aménagement du territoire soulevés par l'application des mesures socio-sanitaires mises en place dans le cadre de la pandémie du coronavirus;
- Proposer des objectifs pour un aménagement du territoire mieux adapté aux enjeux de santé publique;
- Formuler des recommandations relativement aux outils de planification et de réglementation en matière d'aménagement du territoire pour améliorer la résilience dans un tel contexte.

Pour les fins de la présente consultation, la Communauté métropolitaine invite ses membres à se prononcer sur l'énoncé des enjeux et des objectifs contenus dans le document de consultation. Des questions sont suggérées dans le document afin d'orienter les commentaires.

Dans un premier temps, la Couronne-Sud reviendra sur l'énoncé des enjeux et des objectifs, pour lesquels nous avons déjà formulé des commentaires en cours de mandat, dans le cadre des travaux de la table technique. À la lumière de nos observations et de nos préoccupations, nous proposerons dans les sections 4 et 5 de revoir l'ordonnancement des enjeux et des objectifs. Nous recommanderons aussi à la Commission d'intégrer un enjeu transversal, qui, à l'instar des changements climatiques, devrait percoler dans l'analyse et les propositions formulées par la Communauté métropolitaine de Montréal. Pour terminer, nous

proposerons aux membres de la Commission quelques recommandations qui nous apparaissent fondamentales, qui devraient être débattues et qui devraient par la suite se retrouver sous une quelconque forme dans les recommandations finales émises dans le rapport de la commission.

3. DÉTERMINATION DES ENJEUX ET OBJECTIFS

Tenir compte des différences territoriales

Pour commencer, nous avons remarqué que plusieurs des enjeux et des objectifs énoncés dans le document de consultation nous apparaissent difficilement applicables ou peu adaptés aux différents secteurs qui caractérisent la Couronne-Sud. Voici quelques exemples qui illustrent ce penchant plutôt « urbain » :

- Nous avons du mal à saisir l'importance pour les municipalités de miser sur l'urbanisme tactique afin d'assurer une réponse rapide et adéquate face aux enjeux de santé publique (objectif 2.1). Cette stratégie semble avoir été principalement mise de l'avant à l'échelle du centre-ville et des quartiers hautement densifiés, afin de relancer l'achalandage des industries touristiques, culturelles et commerciales en période estivale. Néanmoins, il y aurait lieu de faire des vérifications quant à l'intérêt et la valeur ajoutée d'une telle mesure pour des municipalités de plus petite taille, avec de faibles et moyennes densités. De plus, il s'agit d'une mesure qui devrait relever du choix de chaque municipalité, sans une quelconque contrainte métropolitaine.
- Nous avons également du mal à trouver la place des MRC et des municipalités des couronnes dans l'objectif 2.2, qui vise à « assurer une meilleure fonctionnalité de l'espace public en requalifiant et en adaptant les espaces partagés et dédiés à la mobilité afin de respecter les mesures de distanciation et de favoriser les transports actifs », ainsi que dans l'objectif 4.1, qui vise à « adapter l'offre d'installations et d'aménagements piétons et cyclistes à la demande croissante dans une optique de sécurité des utilisateurs et de prévention des risques de contamination ». Ces deux objectifs sont louables, mais il ne représentent tout simplement pas un enjeu vital pour la Couronne-

Sud, qui présente l'une des plus faibles parts modales des déplacements réalisés en transport actif en période de 24 heures de la région métropolitaine.

Avant de viser une quelconque adaptation ou requalification des voies dans le but de sécuriser une distance de deux mètres en transport actif et ainsi éviter la contamination par voie aérienne, la Couronne-Sud cherche avant tout des solutions techniques et financières à grand déploiement qui lui permettront d'offrir une alternative viable et efficace à l'usage de l'auto-solo et ainsi contribuer aux objectifs ambitieux fixés dans la Politique québécoise de mobilité durable 2030 et prochainement dans le Plan stratégique de développement du transport collectif de l'Autorité régionale de transport métropolitain. En terminant sur ce point, la Couronne-Sud demande aussi à la plus grande prudence avant d'inscrire des objectifs ambitieux en matière de transport actif, considérant l'étendu de notre territoire, des distances moyennes à parcourir entre le lieu de résidence et le lieu d'activités, et considérant les hivers et les conditions saisonnières parfois rudes auxquelles nous faisons face.

- L'objectif 2.4, qui vise à assurer l'adéquation entre la disponibilité d'espaces intérieurs et les besoins exprimés en matière d'usages et de flexibilités, nous apparaît un chantier tout indiqué pour les milieux occupés par de grandes tours à bureaux, lesquelles contiennent de vastes espaces pratiquement inoccupés depuis le début de la pandémie. Mais qu'avons-nous précisément en tête pour les couronnes avec cet objectif?

En somme, nous réitérons notre point selon lequel le présent exercice aurait bénéficié d'un diagnostic plus approfondi permettant d'évaluer de quelle façon la pandémie a été vécue dans chaque type de milieu (fortement urbanisé, rural, péri-urbain, etc.), et d'identifier à quelle facette de l'aménagement du territoire la pandémie a posé des défis. Ces travaux gagneraient beaucoup à s'associer avec les milieux académiques, universitaires et chercheurs, afin de bénéficier des

savoirs et des enseignements amassés au fil des années dans la littérature scientifique quant à l'évolution des villes en réaction aux pandémies et aux épidémies. Cette littérature nous permettrait d'avoir un plus grand recul et une approche plus critique par rapport aux solutions qui pourraient être mises de l'avant. Ce diagnostic nous aiderait grandement à déterminer une trame commune d'enjeux métropolitains, à partir de laquelle nous établissons des objectifs à atteindre et par la suite des moyens de mise en œuvre.

Viser l'échelle de planification métropolitaine

Dans le document de consultation, la Communauté souligne que les enjeux et objectifs soumis pour consultation ont été identifiés « sans se limiter à une échelle d'intervention de façon à brosser un portrait le plus complet possible des impacts d'une épidémie ou d'une pandémie sur l'aménagement du territoire » (p.11). Cet exercice a effectivement le mérite de sensibiliser les intervenants municipaux sur le plus large éventail de problèmes et d'enjeux, qui appellent à différentes interventions des acteurs concernés selon leur échelle d'autorité et de planification. Néanmoins, il est important de ne pas mettre la charrue avant les bœufs et de souligner l'importance pour la Commission de l'aménagement de formuler des recommandations d'intérêt métropolitain et qu'à ce titre, avant de fixer des objectifs et des recommandations sur le compte des MRC ou des municipalités, il faut d'abord s'assurer de faire atterrir les enjeux de santé publique dans les outils de planification métropolitains, à commencer par le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD).

Rappelons que l'un des principes fondamentaux de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme est que l'aménagement est une fonction partagée entre les paliers décisionnels que sont les municipalités, les MRC, les communautés métropolitaines et le gouvernement. À titre d'instance métropolitaine, il est nécessaire que la Commission de l'aménagement travaille au but recherché tout en préservant aux instances inférieures les moyens d'atteindre ce but dans le respect du milieu. Ainsi,

la communauté adresse des enjeux métropolitains, la MRC des enjeux régionaux et la municipalité des enjeux locaux. Il sera important que les recommandations inscrites dans le rapport de la Commission n'entrave pas la possibilité pour les MRC et les municipalités d'identifier les moyens pour atteindre le but dans le respect de différents milieux de vie urbains et ruraux.

4. PRIORISER LES ENJEUX ET LES OBJECTIFS

Nous ne voyons pas l'urgence de demander une modification à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, à son cadre légal connexe ainsi qu'aux orientations gouvernementales en aménagement du territoire afin d'intégrer la dimension des enjeux sanitaires. Bien que cet enjeu ne soit pas textuellement inscrit dans le cadre actuel, à peu près rien dans le cadre légal actuel n'empêche les municipalités, le MRC et les communautés métropolitaines à formuler par leur propre initiative des orientations et des objectifs destinés à protéger et améliorer la santé publique. De plus, sans nommer et circonscrire explicitement les enjeux sanitaires découlant d'une pandémie, les administrations municipales formulent déjà un ensemble d'orientations et d'objectifs qui contribuent à la qualité de vie des communautés (espaces verts, récréotourisme, transport actif, etc.) et améliorent par ricochet leur résilience vis-à-vis les pandémies/épidémies.

Pour d'autres enjeux, tels que celui sur l'alimentation locale et la sécurité alimentaire, et celui sur les activités sportives et culturelles, nous avons également de la difficulté à déterminer leur priorité par rapport à la planification de l'aménagement du territoire à l'échelle métropolitaine. Nous rejoignons entièrement la Communauté lorsqu'elle affirme qu'« il est impératif de déterminer à quelles échelles de planification seront confiés les divers secteurs réservés à ce champ de pratique situé en dehors de la zone agricole permanente » (p.23). Mais un peu moins lorsqu'elle enchaîne deux objectifs visant à « promouvoir et favoriser l'agriculture locale, les circuits courts et l'achat local comme outils de développement social et durable », et visant à « assurer l'accessibilité à une alimentation saine et abordable dans les déserts et marais alimentaires ». Nous ne remettons pas en question le bien-fondé de ces objectifs. Nous sommes plutôt préoccupés par le fait qu'ils débordent du champ de l'aménagement du territoire et qu'ils ne sont pas du ressort exclusif des municipalités, MRC et communautés métropolitaines, en faisant appel à des notions d'économie et de mise en marché de produits, de pauvreté et de lutte à l'exclusion sociale.

Afin de mettre le champ de l'aménagement du territoire au premier plan, nous proposons de changer l'ordonnancement des enjeux et des objectifs de la façon suivante: 2 (densité), 5 (accès aux services et aux biens), 4 (mobilité), 3 (design), 1 (limites du cadre légal), 6 (alimentation locale et sécurité alimentaire) et 7 (activités sportives et culturelles). Les enjeux 6 et 7 pourraient aussi être reformulés, voire même retirés. Enfin, nous gagnerions collectivement à prioriser et cibler des enjeux et des objectifs en particulier, afin d'éviter de nous éparpiller dans les recommandations et les actions à prendre par la suite.

5. AJOUT D'UN ENJEU TRANSVERSAL

En sus des recommandations formulées précédemment, la Table des préfets et élus de la Couronne-Sud propose à la Commission de l'aménagement d'ajouter l'enjeu transversal suivant :

- **La diversité des territoires et des milieux de vie qui composent la grande région métropolitaine.**

D'après nous, le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal tire sa force de la présence d'une multitude de milieux diversifiés qui ne partagent pas nécessairement les mêmes caractéristiques. Ces milieux appellent à une approche en aménagement du territoire qui permet d'adapter la planification et les interventions selon les caractéristiques régionales et locales propres à chacune des parties composant le Grand Montréal. Ainsi, l'établissement d'enjeux et d'objectifs à caractère métropolitain doit intégrer cette valeur en permettant à chacun des paliers décisionnels d'adapter et de moduler ses politiques, plans, outils, règles normatives, programmes, etc.

6. RECOMMANDATIONS PROPOSÉES

Considérant les points traités dans la section précédente, la Table des préfets et élus de la Couronne-Sud propose aux membres de la Commission de l'aménagement d'intégrer les recommandations suivantes dans le rapport de mandat.

Recommandation 1

- **Mandater la CMM à mettre en place un chantier de travail, lors du prochain processus de révision du PMAD ou lors d'une modification spécifique, visant à évaluer la contribution de chaque échelle de planification, à commencer par le palier métropolitain, afin de favoriser et d'améliorer la création d'environnements favorables à la santé et plus résilients face aux épidémies, pandémies et aux aléas liés aux changements climatiques.**

Cette recommandation rejoint une préoccupation commune de l'ensemble des membres de la CMM à l'effet d'adapter nos outils d'aménagement en réponse aux aléas sanitaires et climatiques, et d'influencer positivement les déterminants de la santé de la population. Ces déterminants désignent tous les facteurs qui influencent l'état de santé des citoyennes et des citoyens, sans nécessairement être des causes directes de problèmes particuliers ou de maladies.

Les participants au chantier devraient d'abord se concerter afin de déterminer les orientations et les objectifs d'intérêt métropolitain. L'énoncé de vision du PMAD devrait également faire partie des éléments évalués, puisqu'il s'agit de la fondation qui supporte l'ensemble des politiques, plans et outils métropolitains.

Ces discussions permettraient de dégager un consensus quant aux prochaines actions à poser afin de favoriser la création et la consolidation des milieux de vie basés sur les notions de transport durable et d'accessibilité aux biens et services essentiels. Bref, de viser une densification intelligente et adaptée aux différentes particularités territoriales. Cette réflexion devrait minimalement porter sur la détermination des seuils minimaux de densité, sur les territoires voués à une urbanisation optimale et sur les aires TOD, trois aspects déjà couverts par le PMAD en vigueur. Le développement d'indicateurs et de processus de monitoring devrait aussi faire partie des discussions.

Ce chantier pourrait s'appuyer sur l'expertise développée par le Centre de référence sur l'environnement bâti et la santé de l'Institut national de santé publique. Il serait l'occasion de traiter et de préciser les enjeux de santé publique sur lesquels nous voulons agir précisément, d'explorer les principes du nouvel urbanisme (marchabilité, échelle humaine, etc.) et de voir quelles sont les possibilités qui s'offrent aux intervenants municipaux afin d'intégrer la planification liée à la forme urbaine (Form-Based Code) aux outils de planification et de réglementation.

Recommandation 2

- **Mandater la CMM à produire un bilan rétrospectif des impacts de la pandémie par types de milieu de vie et types de densité présente sur le terrain, et des leçons qu'il faut en tirer en matière d'aménagement du territoire, de concert avec les acteurs du milieu, les directions régionales de la santé publique ainsi que le milieu universitaire et de la recherche scientifique.**

Dans le document de consultation, il est mentionné que l'on observe des bilans fort différents dans les grandes villes d'Amérique du Nord dans le cadre de la pandémie actuelle. Certaines grandes villes comme San Francisco ou Vancouver, qui ont des densités de population supérieures à Montréal, sont moins affectées par la COVID-19. Il est également indiqué qu'à densité résidentielle égale, des villes ou des quartiers peuvent présenter, en fonction de leur design urbain, des caractéristiques de l'habitation, mais également des comportements et des caractéristiques de la population, une plus ou moins grande promiscuité physique entre les individus dans les espaces ou les voies publiques (parcs, places, voies piétonnières ou cyclables, etc.). Il serait grandement intéressant que la Communauté métropolitaine poursuive cette analyse en s'appuyant sur les professionnels de la santé publique et le milieu scientifique. Ensemble, nous serons plus aptes à mettre en relation les effets de la pandémie avec les différentes caractéristiques du territoire, à identifier les problèmes et les défis rencontrés dans tous les types de milieux et de densités, et les solutions auxquelles il faut faire appel. Cette analyse devrait par ailleurs prendre en considération le caractère nordique du Québec, avec ses hivers rigoureux et les contraintes que cela nous impose.

Recommandation 3

- **Inviter l'Autorité régionale de transport métropolitain, le ministère des Transports et les sociétés de transport à mettre en place des tables de travail auprès de leurs partenaires municipaux afin d'offrir aux MRC et aux municipalités le soutien nécessaire à la planification des déplacements locaux et régionaux réalisés en modes de transport durables, et à l'implantation des aménagements requis.**

Au plus fort de la période de confinement, où l'une des seules options d'activités était de sortir dans son quartier environnant, la pandémie de Covid-19 a soulevé de sérieuses questions et préoccupations quant aux mesures permettant d'atténuer le niveau d'achalandage des espaces publics voués aux déplacements actifs comme les trottoirs et les pistes cyclables, mais ces enjeux particulièrement criants dans les parcs et dans les quartiers centraux étaient sans commune mesure avec la réalité vécue au sein des municipalités de la Couronne-Sud. Comme nous l'avons précisé précédemment, l'adaptation de plans et de mesures visant à rediviser les espaces consacrés à la circulation afin d'éviter la contamination par voie aérienne et ainsi favoriser les déplacements actifs, ne peut pas figurer à titre de priorité pour la Couronne-Sud, où l'achalandage en transport actif n'est pas au rendez-vous, qu'il y ait pandémie ou non. C'est pourquoi nous invitons la Commission à faire appel aux principaux maîtres d'œuvre dans la planification et l'implantation d'aménagements dédiés aux transports collectifs et actifs afin d'entreprendre un vrai dialogue et un vrai travail de concertation qui permettra d'augmenter la part modale des déplacements réalisés en mode actif dans tous les secteurs de la Communauté métropolitaine. Ce chantier colossal d'inscrit par ailleurs dans une vision plus large intégrant la dimension des changements climatiques et des efforts à consacrer afin de diminuer les émissions de GES du secteur des transports.

Recommandation 4

- **Produire un guide à l'attention des municipalités afin de les accompagner dans l'implantation de nouvelles pratiques inspirantes qui améliorent le niveau de résilience des communautés vis-à-vis les crises, les sinistres et les aléas provoqués ou dont les effets sont augmentés par le phénomène des changements climatiques.**

À l'instar du guide et des outils réalisés par l'équipe de la Communauté dans le cadre du mandat confié à la Commission du logement social afin d'accompagner les municipalités souhaitant amorcer une réflexion ou encore s'engager dans une démarche d'élaboration d'un règlement municipal d'inclusion, la CMM pourrait reproduire ce type d'initiative afin de soutenir les municipalités intéressées à mettre en place de nouvelles pratiques inspirantes qui améliorent la qualité de vie et contribuent à la résilience des communautés vis-à-vis les crises sanitaires ou, de manière plus transversale, aux changements climatiques. Le concept de rue partagée, ou encore l'intégration de la notion d'urbanisme tactique dans la réglementation municipale et son application pratique, pourraient par exemple y être décortiqués.



MÉMOIRE DE LA MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE L'ASSOMPTION



COMMENTAIRES

DOCUMENT DE CONSULTATION

Aménagement du territoire et enjeux
de santé publique dans un contexte
d'épidémie ou de pandémie

Décembre 2020



| | |
|------------------------------|---|
| Rédaction | Martin Lapointe, urb. Directeur de l'aménagement du territoire |
| Vérification et autorisation | s. o. |
| Version | 18 décembre 2020 |
| Numéro de dossier | 9.2.0 |
| Numéro de la résolution | s. o. |
| Comité plénier | s. o. |
| Date | 18 décembre 2020 |



TABLE DES MATIÈRES

| | |
|---|---|
| Question # 1 : est-ce que les enjeux transversaux et de santé publique proposés ci-haut sont complets ou d'autres enjeux doivent être considérés et pourquoi ? | 1 |
| Question # 2 : est-ce que les objectifs identifiés répondent aux enjeux présentés ? si non, quels seraient les objectifs qui répondraient davantage aux enjeux ? | 2 |
| Question # 3 : est-ce que certaines dispositions législatives ou réglementaires en matière d'aménagement du territoire ont compliqué l'implantation de mesures pour affronter la pandémie ? si oui, quelles sont ces dispositions ? jugez-vous que des modifications législatives seraient requises ? si oui, lesquelles ? | 7 |
| Question # 4 : quels outils en matière d'aménagement du territoire ont facilité ou faciliteraient une adaptation aux exigences sanitaires en temps d'épidémie ou de pandémie ? | 7 |
| Question # 5 : des exemples de pratiques inspirantes pouvant répondre aux enjeux d'aménagement soulevés par une épidémie ou pandémie sont présentés en annexe. avez-vous d'autres exemples d'ici ou d'ailleurs que vous souhaiteriez partager avec la commission de l'aménagement de la cmm ? | 8 |
| Questions # 6 : avez-vous d'autres commentaires ? | 8 |



QUESTION # 1 : EST-CE QUE LES ENJEUX TRANSVERSAUX ET DE SANTÉ PUBLIQUE PROPOSÉS CI-HAUT SONT COMPLETS OU D'AUTRES ENJEUX DOIVENT ÊTRE CONSIDÉRÉS ET POURQUOI ?

De façon générale, nous demeurons favorables aux enjeux transversaux et de santé publique proposés. Néanmoins, nous souhaitons porter à votre attention, les commentaires qui suivent.

Enjeu 1 : Limites du cadre légal et des outils de planification et de réglementation actuels

Il y a lieu de distinguer les outils de planification et de réglementation des outils d'intervention à élaborer et à mettre en œuvre en contexte de crise sanitaire. L'échelle d'intervention et l'efficacité recherchée des mesures diffèrent des aspects de la planification et ce, bien que l'ensemble des mesures demeurent liées.

Il faut se questionner, **l'enjeu est-il au niveau des limitations du cadre légal et de la portée de nos outils de planification ou relève-t-il davantage de nos pratiques en aménagement du territoire ?**

Enjeu 2 : Optimisation de l'occupation durable et résiliente de l'espace

Nous vous suggérons de libeller cet enjeu comme suit : « Occupation durable, intelligente et résiliente de l'espace. »

La référence au terme de l'intelligence fait écho à l'innovation et à l'emploi de diverses technologies en contexte de crise sanitaire, notamment. Nous sommes d'avis qu'un territoire durable est nécessairement occupé de façon optimale.



QUESTION # 2 : EST-CE QUE LES OBJECTIFS IDENTIFIÉS RÉPONDENT AUX ENJEUX PRÉSENTÉS ? SI NON, QUELS SERAIENT LES OBJECTIFS QUI RÉPONDRAIENT DAVANTAGE AUX ENJEUX ?

Enjeu 1 : Limites du cadre légal et des outils de planification et de réglementation actuels

Objectif 1.1 Modifier la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme ainsi que le cadre légal connexe et les orientations gouvernementales en aménagement du territoire (intégration de la notion d'enjeux de santé publique, flexibilité des processus, démocratie participative, etc.)

Nous sommes effectivement d'avis que les orientations en matière d'aménagement du territoire et le cadre légal doivent refléter davantage les enjeux transversaux identifiés au sein du document de consultation. La conversation nationale attendue en aménagement du territoire par le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH) sera une opportunité à saisir dans le contexte de cette démarche.

Or, certains articles de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme méritent d'être explorés quant à leur portée. C'est le cas du paragraphe 9 du premier alinéa de l'article 6 – LAU. Cet article précise, à l'égard du contenu facultatif du schéma d'une MRC, la possibilité de « **déterminer tout autre élément de contenu relatif à la planification de l'aménagement et du développement durables du territoire.** » À l'échelle locale, une telle disposition se retrouve au plan d'urbanisme où il est possible, pour une municipalité, d'y déterminer « **tout autre élément de contenu visant à favoriser un urbanisme durable.** » À cela, s'ajoute le pouvoir réglementaire relatif au zonage de « **prescrire toute autre mesure complémentaire destinée à répartir les divers usages, activités, constructions et ouvrages sur son territoire et à les soumettre à des normes [...]** » (article 113, alinéa 2, paragraphe 23 – LAU). Nous retrouvons un pouvoir réglementaire comparable au niveau du lotissement, plus particulièrement au paragraphe 12, alinéa 2 de l'article 115 : « **prescrire toute autre mesure complémentaire visant à régir la division du sol et les dimensions et normes d'aménagement des voies de circulation publiques et privées.** » À notre avis, ces dispositions de la LAU peuvent servir de point d'ancrage à l'intégration de nouveaux contenus à nos outils de planification et réglementaire.

Objectif 1.2 Accorder davantage d'importance aux enjeux de santé publique aux outils de planification et de réglementation

En accord avec le libellé de l'objectif proposé.



Objectif 1.3 Assurer la qualité des milieux de vie en s’inspirant des principes du Nouvel urbanisme (marchabilité, échelle humaine, etc.) et en intégrant la planification liée à la forme urbaine (Form-Based Code) aux outils de planification et de réglementation

La fonctionnalité des espaces de la ville doit constituer un critère de type parapluie qui interpelle d’autres enjeux, notamment sociaux et sanitaires. En ce sens, les critères devant guider un projet de développement ou de redéveloppement urbain doivent être le reflet de ces enjeux et non seulement constituer la résultante de critères esthétiques et symboliques.

Objectif 1.4 Prévoir un soutien pour la mise en œuvre par les municipalités

En accord avec le libellé de l’objectif proposé.

Objectif 1.5 Modifier le cadre légal afin de favoriser le droit d’accès à la nature et l’accessibilité publique aux cours et plans d’eau pour l’ensemble de la population

En accord avec le libellé de l’objectif. Le projet de loi 67 introduit effectivement une entrée en la matière en ce qui a trait à l’accessibilité et à la mise en valeur des principaux cours d’eau d’un territoire. Le droit d’accès à la nature ne doit toutefois pas se faire au détriment du droit privé de propriété (enjeu de cohabitation et de nuisances) et de la capacité de support des écosystèmes qui accueillent des aménagements et des usagers.

Enjeu 2 : Optimisation de l’occupation durable et résiliente de l’espace

Objectif 2.1 Miser sur l’urbanisme tactique afin d’assurer une réponse rapide et adéquate face aux enjeux de santé publique

En accord avec le libellé de l’objectif proposé.

Objectif 2.2 Assurer une meilleure fonctionnalité de l’espace public en requalifiant et en adaptant les espaces partagés et dédiés à la mobilité afin de respecter les mesures de distanciation et de favoriser les transports actifs

En accord avec le libellé de l’objectif proposé.

Objectif 2.3 Favoriser la résilience des milieux de vie denses face aux enjeux de santé publique

En accord avec le libellé de l’objectif proposé.

Objectif 2.4 Assurer l’adéquation entre la disponibilité d’espaces intérieurs et les besoins exprimés en matière d’usages, de flexibilité d’horaire, de télétravail, etc.



Cet objectif interpelle directement l'enjeu transversal du monitoring et des mécanismes de suivi. La vitalité de l'occupation de nos territoires est une dimension importante de cet objectif et de cet enjeu. Cette crise sanitaire a accéléré certaines tendances (achats en ligne, télétravail, etc.) qui perdureront dans le temps. Certains espaces devront faire l'objet d'une nouvelle réflexion quant à leur vocation et utilisation. L'attractivité et la compétitivité de l'ensemble des composantes du Grand Montréal dépendra de cette capacité à repenser l'occupation de certains secteurs territoriaux.

Enjeu 3 : Design adapté et cadre intergénérationnel

Objectif 3.1 Assurer l'accessibilité universelle, l'inclusivité et la sécurité dans le design et les aménagements en toutes saisons

En accord avec le libellé de l'objectif proposé.

Objectif 3.2 Prévoir des espaces propices à la résilience et à l'épanouissement des utilisateurs selon leurs besoins générationnels et sociaux

En accord avec le libellé de l'objectif proposé.

Objectif 3.3 Intégrer les meilleures pratiques en design adapté pour les espaces publics, le mobilier urbain ainsi que les aires d'attente et les points d'accès au transport collectif

En accord avec le libellé de l'objectif proposé.

Objectif 3.4 Adapter la conception des bâtiments aux enjeux liés aux changements climatiques et à la santé publique

En accord avec le libellé de l'objectif proposé.

Enjeu 4 : Mobilité active et fonctionnalité des déplacements

Les objectifs visés à cet enjeu relèvent davantage du rôle de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et des sociétés de transport qui exploitent les réseaux. Nous suggérons de faire référence au plan stratégique de développement du transport collectif afin d'assurer un arrimage et non un dédoublement de nos planifications.

Objectif 4.1 Adapter l'offre d'installations et d'aménagements piétons et cyclistes à la demande croissante dans une optique de sécurité des utilisateurs et de prévention des risques de contamination

En accord avec le libellé de l'objectif proposé.



Objectif 4.2 Encourager les déplacements à faible empreinte écologique

En accord avec le libellé de l'objectif proposé.

Objectif 4.3 Assurer l'adéquation entre l'offre en transport actif et collectif et les besoins variables en lien avec le télétravail, l'étalement des heures d'activités, etc.

En accord avec le libellé de l'objectif proposé.

Enjeu 5 : Accessibilité aux services et aux biens

Objectif 5.1 Favoriser la création et la consolidation de quartiers complets basés sur les notions de transport actif et d'accessibilité aux services et aux biens

En accord avec le libellé de l'objectif proposé. Cependant, à travers nos outils d'aménagement respectifs (PMAD, schéma, plan d'urbanisme), nous disposons d'objectifs visant la densification et la diversification de nos différents milieux de vie. Il y aurait lieu d'établir un arrimage avec ces outils afin de ne pas dédoubler nos planifications.

Objectif 5.2 Favoriser la préparation et l'adaptation des milieux de vie et d'activités aux mesures sanitaires

En accord avec le libellé de l'objectif proposé.

Objectif 5.3 Assurer le maintien des chaînes d'approvisionnement, des expéditions et livraisons, en favorisant les circuits courts

En accord avec le libellé de l'objectif proposé.

Objectif 5.4 Viser l'accès universel aux services Internet haute-vitesse et de télécommunications suffisamment fiables, abordables, sécuritaires et performants

En accord avec le libellé de l'objectif proposé.

Enjeu 6 : Agriculture locale, circuits courts et achat local

Les objectifs proposés interpellent directement ceux compris au sein des plans de développement de la zone agricole (PDZA) des MRC, des planifications stratégiques des Tables de concertation agroalimentaire ainsi que les planifications de la Communauté (Plan métropolitain de développement agricole (PMDA) et Plan d'action métropolitain de mise en valeur du territoire et des activités agricoles (PAMAA). Nous suggérons de faire référence à ces outils sectoriels afin d'éviter de dédoubler nos planifications.

Par ailleurs, le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec (MAPAQ) vient tout juste de promouvoir un nouveau programme de financement en vue de la réalisation, par les



municipalités locales, de Plans de développement de communautés nourricières (PDCN). Il s'agit d'un outil d'intervention local complémentaire au PDZA des MRC. Un tel plan permettra le développement et la mise en œuvre de stratégies territoriales vouées à l'agriculture urbaine, de proximité et du système alimentaire local. L'objectif fondateur demeure l'autonomie alimentaire, lequel nous appuyons sans réserve.

Objectif 6.1 Promouvoir et favoriser l'agriculture locale, les circuits courts et l'achat local comme outils de développement social et durable

En accord avec le libellé de l'objectif proposé.

Objectif 6.2 Assurer l'accessibilité à une alimentation saine et abordable dans les déserts et marais alimentaires

En accord avec le libellé de l'objectif proposé.

Enjeu 7 : Poursuite des activités sportives, récréatives, touristiques et culturelles

Portée limitée des objectifs proposés en lien avec les consignes de la santé publique.

Objectif 7.1 Favoriser le maintien et l'adaptation de l'offre sportive, récréative, touristique et culturelle respectant les enjeux de santé publique

En accord avec le libellé de l'objectif proposé.

Objectif 7.2 Assurer la disponibilité des espaces voués aux activités sportives, récréatives, touristiques et culturelles

En accord avec le libellé de l'objectif proposé.

Objectif 7.3 Prévoir et relier les espaces publics et les corridors multifonctionnels permettant différentes activités sportives, récréatives, touristiques et culturelles.

En accord avec le libellé de l'objectif proposé.



QUESTION # 3 : EST-CE QUE CERTAINES DISPOSITIONS LÉGISLATIVES OU RÉGLEMENTAIRES EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ONT COMPLIQUÉ L'IMPLANTATION DE MESURES POUR AFFRONTER LA PANDÉMIE ? SI OUI, QUELLES SONT CES DISPOSITIONS ? JUGEZ-VOUS QUE DES MODIFICATIONS LÉGISLATIVES SERAIENT REQUISES ? SI OUI, LESQUELLES ?

Non, pas à notre échelle d'intervention.

QUESTION # 4 : QUELS OUTILS EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ONT FACILITÉ OU FACILITERAIENT UNE ADAPTATION AUX EXIGENCES SANITAIRES EN TEMPS D'ÉPIDÉMIE OU DE PANDÉMIE ?

Nous croyons qu'il faut miser sur des outils d'intervention flexibles et orientés sur des actions concrètes ou des mesures ciblées. À cela, s'ajoute évidemment une modification / révision de nos outils conventionnels d'aménagement du territoire et d'urbanisme (PMAD, schéma, plan et réglementation d'urbanisme) pour intégrer cette dimension.

Le plan de mesures d'urgence et le plan de sécurité civile que se dotent les municipalités sont les outils dédiés pour répondre aux enjeux d'ordre sanitaire en contexte d'épidémie ou de pandémie. Ils permettent, notamment, la réalisation de plans particuliers d'intervention. Divers protocoles sanitaires pourraient être élaborés en ce sens. Il importe de renouveler l'importance que ces plans et protocoles soient élaborés conjointement avec les divers services municipaux, dont le service de l'urbanisme.

Pour bonifier et supporter ces outils d'intervention, la prise en compte des enjeux sociosanitaires lors de la réalisation d'analyses spatiales et de planification sectorielle doit être mise de l'avant afin de disposer de l'ensemble des éléments à pondérer. En rafale, quelques exemples d'outils, d'analyses ou de mesures à considérer.

- Plan de mobilité active;
- Étude sur la morphologie et la fonctionnalité des espaces de la ville, dont le réseau viaire;
- Normes sur les usages ou constructions temporaires permettant la tenue d'activités diverses et la réalisation d'aménagements urbains modulables;
- Mesures réglementaires visant à assurer le déploiement de l'agriculture urbaine;
- Registre et cartographie interactive en lien avec diverses thématiques (commerces, biens essentiels, jardins communautaires, transport et mobilité, etc.) (mesures de suivi en temps réel).



QUESTION # 5 : DES EXEMPLES DE PRATIQUES INSPIRANTES POUVANT RÉPONDRE AUX ENJEUX D'AMÉNAGEMENT SOULEVÉS PAR UNE ÉPIDÉMIE OU PANDÉMIE SONT PRÉSENTÉS EN ANNEXE. AVEZ-VOUS D'AUTRES EXEMPLES D'ICI OU D'AILLEURS QUE VOUS SOUHAITERIEZ PARTAGER AVEC LA COMMISSION DE L'AMÉNAGEMENT DE LA CMM ?

Non, pas d'exemple de pratiques inspirantes à transmettre.

QUESTIONS # 6 : AVEZ-VOUS D'AUTRES COMMENTAIRES ?

Afin d'éviter le dédoublement de diverses planifications, nous rappelons l'importance d'établir les liens pertinents lorsqu'applicable (PSD de l'ARTM, PMAD, schéma, plan d'urbanisme, PDZA, PMDA, PAMAA, etc.). La mise en œuvre de nos outils de planification répond déjà à plusieurs objectifs ciblés, parfois indirectement.

MÉMOIRE DU CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE LAVAL

Consultation concernant l'aménagement du territoire et les enjeux de santé publique dans un contexte de pandémie ou d'épidémie

Avis rédigé par le Conseil régional de l'environnement de Laval dans le cadre du Mandat de la Commission de l'aménagement de la *Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)*



18 décembre 2020

Le conseil régional de l'environnement de Laval

Le conseil régional de l'environnement (CRE) de Laval intervient en faveur de la protection et de l'amélioration de l'environnement sur le territoire de Laval, mais collabore aussi sur des missions provinciales ou interrégionales. Par ses actions, il cherche à favoriser l'intégration des préoccupations environnementales dans les processus de développement régional. Il met un point d'honneur à ce que ce développement se fasse dans le respect de la capacité de soutien des écosystèmes. C'est une condition essentielle au développement durable.

Le CRE de Laval est un organisme autonome, issu du milieu, reconnu comme l'interlocuteur privilégié du gouvernement sur les questions environnementales, qui regroupent un nombre croissant de membres d'horizons divers poursuivant des objectifs communs. Ce réseau unique constitue un acteur influent dans le domaine de l'environnement au Québec.

En tenant compte des réalités locales et régionales, le CRE de Laval privilégie l'action, la concertation, l'éducation, l'information, la sensibilisation et la veille environnementale, pour atteindre ses objectifs. Il soutient des valeurs fondamentales comme la solidarité, l'équité, l'intégrité, le respect et une approche démocratique.

Rédigé par

Conseil régional de l'environnement de Laval
3235, boul. Saint-Martin Est, bur.208-209,
Laval (QC) H7E 5G8
450.664.3503



Guy Garand - Directeur général

Elodie Morandini - Coordinatrice et responsable de l'économie circulaire

Myriam Goulet - Chargée de projets en environnement et mobilité durable

Appuyé par

Conseil régional de l'environnement de la Montérégie
1150, rue Saint-Laurent Ouest, Longueuil (Québec), J4K 1E3
450-651-2662



| | |
|--|------------------------------------|
| Le conseil régional de l'environnement de Laval | 1 |
| Introduction | 3 |
| 1. RETOUR SUR LES ENJEUX ET OBJECTIFS ASSOCIÉS | 4 |
| 1.1 ENJEUX TRANSVERSAUX | 4 |
| 1.2 ENJEU 1 : LIMITES DU CADRE LÉGAL ET DES OUTILS DE PLANIFICATION ET DE RÉGLEMENTATION ACTUELS | 4 |
| 1.3 ENJEU 2 : OPTIMISATION DE L'OCCUPATION DURABLE ET RÉSILIENTE DE L'ESPACE | 5 |
| 1.4 ENJEU 3 : DESIGN ADAPTÉ ET CADRE INTERGÉNÉRATIONNEL | 6 |
| 1.5 ENJEU 4 : MOBILITÉ ACTIVE ET FONCTIONNALITÉ DES DÉPLACEMENTS | 6 |
| 1.6 ENJEU 5 : ACCESSIBILITÉ AUX SERVICES ET AUX BIENS | 7 |
| 1.7 ENJEU 6 : AGRICULTURE LOCALE, CIRCUITS COURTS ET ACHAT LOCAL | 7 |
| 2. AJOUT : ENJEU 8 : L'exode urbain ou la « dédensification » | Erreur ! Signet non défini. |
| 3. Outils facilitant l'adaptation aux exigences sanitaires en temps d'épidémie ou de pandémie | 10 |

Introduction

En tant que promoteur du développement durable, le Conseil régional de l'environnement (CRE) de Laval est actif en aménagement du territoire depuis sa création et veille au bien-être de ses citoyens. Les choix collectifs menant à l'aménagement du territoire sont déterminants en matière de qualité de vie, de distribution de la richesse, de productivité économique, de création d'emplois, d'efficacité énergétique, d'empreinte écologique des ménages, de pollution atmosphérique et, spécialement en ce temps de pandémie mondiale, de santé de la population.

Le CRE partage la vision de la commission de l'aménagement et souhaite profiter de cette consultation pour réfléchir sur les enjeux sanitaires et les solutions possibles en matière d'aménagement du territoire, tout en ne perdant pas de vue l'importance de l'environnement.

Nos constats, questionnements et avis sont détaillés dans ce document selon la même structure que le document de consultation. Nous souhaitons y apporter notre vision et détailler davantage les objectifs dans le but de les rendre plus concrets et atteignables.

1. RETOUR SUR LES ENJEUX ET OBJECTIFS ASSOCIÉS

1.1 ENJEUX TRANSVERSAUX

L'accessibilité universelle et l'inclusivité

Concernant l'accessibilité universelle, en plus de l'accessibilité numérique, aux commerces essentiels et aux services, il est important d'inclure l'accessibilité aux espaces verts, aux parcs et aux aires publiques. Ces derniers sont fondamentaux au bien-être, à la santé mentale et à la santé physique.

Ajout : La gouvernance participative

Nous croyons que la gouvernance participative doit être ajoutée comme enjeu transversal. En effet, le développement durable comporte 4 composantes. On évoque l'aspect environnemental, social et économique, mais il est important de mentionner la gouvernance. Cette dernière, afin d'assurer une meilleure acceptation de tous, se doit d'être participative. Il est aussi important de faire preuve de transparence et de miser davantage sur les données ouvertes pour encourager les initiatives de la communauté et favoriser sa compréhension des enjeux.

1.2 ENJEU 1 : LIMITES DU CADRE LÉGAL ET DES OUTILS DE PLANIFICATION ET DE RÉGLEMENTATION ACTUELS

Le CRE de Laval est tout à fait en accord avec l'enjeu 1, ainsi que ses objectifs. En effet, modifier les lois et le cadre légal est une manière efficace d'assurer une uniformité dans la qualité de la planification du territoire. Par contre, l'existence de lois et règlements ne garantit pas leur application et leur suivi. En effet, plusieurs existent déjà¹, mais sont souvent ignorées, par exemple, la Loi sur les espèces menacées ou vulnérables, la Loi sur la qualité de l'environnement, la Loi sur la conservation du patrimoine naturel, la Loi sur les compétences municipales, ou encore, la Politique de l'arbre de la Ville de Laval.

Il faut donc commencer par faire appliquer les lois et le cadre légal existant dans un délai raisonnable, puis revoir et améliorer les autres règlements en s'assurant qu'ils se font respecter eux aussi.

Lors de la modification des lois et du cadre légal, nous recommandons fortement de se baser sur la science et les études récentes publiées par des experts. Cette connaissance scientifique est, elle aussi, souvent ignorée. Par exemple, il est prouvé qu'il faut conserver au minimum 17 % de la superficie d'un territoire en aires protégées si l'on veut maintenir notre

¹ MELCC (2020) Eaux usées domestiques, communautaires et municipales
<http://www.environnement.gouv.qc.ca/eau/eaux-usees/domest-communautaire-municipal.htm>

biodiversité². Hors, ce pourcentage ne fait pas partie du processus de création de lois, encore moins celui de 30% considéré idéal par les scientifiques.

Plus précisément, le CRE de Laval est d'avis qu'il faut instaurer des exigences pour contrer la monofonctionnalité des bâtiments. La pandémie a vu le centre-ville de Montréal se vider, car les tours de bureaux n'y ont qu'une seule fonction. Il faut privilégier la multifonctionnalité pour pallier ce genre de situation et beaucoup d'autres.

Tout en appuyant la modification des lois et du cadre légal, le CRE de Laval souhaite que ces changements découlent d'une réflexion profonde sur une intention et une vision à long terme qui motivent l'aménagement du territoire. Nous devons revoir la manière dont nous occupons l'espace et dont nous construisons les quartiers. Ces derniers doivent être durables, flexibles et accessibles pour tous. C'est de ces valeurs que découleront des lois et des règlements facilement applicables et acceptés de tous. On peut notamment regarder ce qui existe en Europe avec la création croissante d'écoquartiers qui permettent aux habitants de vivre en santé physique et mentale et en accord avec leur environnement. Ce type de milieu de vie, comme celui de Tivoli à Bruxelles³, démontre comment miser sur l'interdépendance entre la santé humaine et la qualité de l'environnement et de l'aménagement urbain.

1.3 ENJEU 2 : OPTIMISATION DE L'OCCUPATION DURABLE ET RÉSILIENTE DE L'ESPACE

Le document de consultation mentionne que la densité urbaine n'est pas responsable de la grande propagation des virus respiratoires, mais fait aussi référence à plusieurs facteurs présents en milieu dense qui pourraient favoriser la transmission de maladies contagieuses. Nous croyons également que la densité urbaine n'est pas en cause et que ces facteurs peuvent être grandement minimisés grâce à un *design* urbain judicieux. Nous pensons fortement que les écoquartiers ont le potentiel de régler une grande partie des enjeux soulevés dans le document de consultation en plus de combattre d'autres problèmes économiques, sociaux et environnementaux. Les écoquartiers permettent une densification forte axée sur la mixité des usages (commerces de proximité, habitations, services essentiels, loisirs, travail). Ils optimisent l'organisation du territoire pour favoriser les aires communes et les espaces verts, tout en prenant en compte les enjeux de santé qui s'y rattachent. Ce type d'aménagement réfléchi diminue grandement les besoins de déplacements, les rassemblements denses dans les espaces verts et la propagation de virus par le vent, des éléments très importants pour combattre les pandémies.

La COVID-19 nous a montré l'importance des espaces verts, des parcs et des aires dédiées à la mobilité, tout en mettant en lumière le manque de ceux-ci à travers nos villes. Il est donc clair qu'il faut nettement augmenter la proportion et l'état de ses espaces essentiels ce qui réduira leur saturation et la proximité entre les gens. Pour cela, nous devons verdir nos rues, en créant des jardins communautaires, qui permettent d'augmenter la résilience dans un

² Environnement Canada (2020) Aires conservées au Canada <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/indicateurs-environnementaux/aires-conservees.html>

³ Le soirImmo (2020) *Tivoli GreenCity* <https://plus.lesoir.be/279412/article/2020-02-13/bruxelles-tivoli-ce-quartier-durable-qui-sert-dexemple-letranger>

contexte où l'approvisionnement à échelle mondiale peut être complexifié par les pandémies, et en redonnant aux gens l'accès aux rives et aux cours d'eau pour des activités légères.

Il est impératif de préserver davantage d'espaces naturels et d'assurer une meilleure répartition et davantage de connectivité entre eux. Cela peut diminuer la pression que reçoivent les milieux naturels, très sollicités en période de pandémie, tout en favorisant le maintien de la biodiversité.

1.4 ENJEU 3 : DESIGN ADAPTÉ ET CADRE INTERGÉNÉRATIONNEL

Le CRE de Laval soutient les objectifs et les solutions apportés à l'enjeu 3, surtout en ce qui a trait à l'accessibilité universelle.

Nous souhaitons mentionner qu'il faut tout de même faire attention à concevoir des espaces flexibles plutôt que de créer les espaces en fonction d'une situation particulière et ponctuelle (par exemple une pandémie comme la COVID-19), au profit d'un design basé sur les activités quotidiennes usuelles et actuelles ainsi que sur leur évolution en fonction des changements climatiques.

Un point supplémentaire qui peut être apporté, dans un souci d'optimiser l'entretien des bâtiments et infrastructures publics, c'est le choix des matériaux de construction. En effet, certaines matières seront plus facilement nettoyables et peuvent aussi permettre de diminuer la propagation des virus sur des surfaces où le contact est multiplié comme les poignées de porte ou les bancs. Des recherches pourraient être menées sur le sujet.

1.5 ENJEU 4 : MOBILITÉ ACTIVE ET FONCTIONNALITÉ DES DÉPLACEMENTS

Le CRE est d'accord avec les objectifs de l'enjeu 4 et souhaite ajouter quelques recommandations.

Le transport actif doit être priorisé par les municipalités et les MRC. Pour cela, il faut s'assurer que les infrastructures nécessaires sont disponibles afin que tous les déplacements locaux puissent être réalisés de façon sécuritaire.

En plus d'élargir les trottoirs et de multiplier les pistes cyclables, nous suggérons que ces dernières soient unidirectionnelles. Pour récupérer de l'espace pour les transports actifs, nous suggérons la transformation des voies automobiles doubles en rues à sens unique.

Nous croyons qu'un objectif d'éducation et de sensibilisation doit être ajouté dans le but de favoriser l'acceptabilité sociale lors de changements majeurs, comme dans la situation vécue à Montréal où la création de corridors de transports actifs dans des aires anciennement réservées à la circulation automobile a créé beaucoup de réactions négatives de la part d'automobilistes et de commerçants. Le public, autant les commerçants que les automobilistes, ne comprennent pas que ces changements sont des améliorations et non un frein à leur mobilité ou leur rentabilité. Il y a un manque d'information concernant les bienfaits économiques du transport actif, sans compter ceux sur la santé mentale, un sujet d'autant plus important en temps de pandémie.

De plus, la pratique régulière d'activités physiques est depuis longtemps reconnue comme étant gage de bonne santé. Effectivement, «l'inactivité physique a été liée à des taux plus élevés d'obésité, de cancer, de maladies cardiaques, d'hypertension et de diabète de type 2 (ou adulte, souvent lié au surpoids).»⁴

« À l'heure où 51% des Québécois ont un surplus de poids, il est temps d'aménager nos villes pour inciter à l'exercice physique. »

- *Association québécoise des médecins pour l'environnement*

1.6 ENJEU 5 : ACCESSIBILITÉ AUX SERVICES ET AUX BIENS

Nous soutenons tous les objectifs de l'enjeu 5, plus particulièrement les objectifs 5.1, 5.2 et 5.3 qui reflètent parfaitement les principes des écoquartiers. Dans ce sens, nous sommes d'avis que la construction de grands centres commerciaux doit cesser, ne serait-ce qu'à cause de leur manque d'accessibilité à pied, en vélo et parfois même en transports en commun. Il faut favoriser les commerces qui ont pignon sur rue. Les grands centres commerciaux encouragent les rassemblements et cela comporte un danger lors de période d'épidémie ou de pandémie.

Nous croyons également qu'il est essentiel de trouver des mécanismes permettant d'assurer la mixité sociale dans les logements et les quartiers du territoire. La construction d'un écoquartier ou d'un nouveau projet immobilier et ce qu'il offre; ses logements, ses commerces, ses services et tous ses avantages sur la santé humaine doivent être accessibles pour l'ensemble de la population.

1.7 ENJEU 6 : AGRICULTURE LOCALE, CIRCUITS COURTS ET ACHAT LOCAL

En réponse à l'objectif 6.1, nous croyons qu'il est important de conserver et d'agrandir le périmètre agricole. Il faut mettre un moratoire de 25 ans pour assurer la conservation des terres agricoles et s'assurer qu'elles ne servent pas pour du développement immobilier.

⁴ Association québécoise des médecins pour l'environnement (2020) *Mémoire déposé au BAPE Dans le cadre de l'audience publique le projet de Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec*, 20 p. <http://voute.bape.gouv.qc.ca/dl/?id=00000151565>

2. AJOUT : ENJEU 8 : L'exode urbain ou la « dédensification »

La COVID-19 a amené de plus en plus d'habitants à déménager. La pratique généralisée du télétravail a ouvert des perspectives nouvelles de mode de vie. Il n'est maintenant plus nécessaire de vivre à proximité raisonnable de son lieu de travail. En effet, sans le besoin de se rendre sur son lieu de travail quotidiennement, de plus en plus de citoyens y ont perçu une chance de vivre au plus près de la nature. Bien que l'idée soit séduisante, elle est lourde de conséquences pour l'avenir, aussi bien d'un point de vue environnemental, qu'économique et social.

« En moyenne, depuis 2015, la CMM perd environ 7 000 personnes par année dans ses échanges migratoires avec ses pourtours : 4 000 avec les MRC situées au pourtour Nord et 3 000 avec celles situées au pourtour Sud »⁵. Il y a fort à parier que les statistiques de 2020 seront bien supérieures.

Tout d'abord, on constate de nombreux effets néfastes pour l'environnement, comme la perte des terres agricoles, de milieux naturels et humides au profit de nouveaux développements. Depuis 2004, en zone urbaine, on perd entre 5 et 10 hectares par année de milieux humides, par exemple.

De même, en région, les établissements de services publics (hôpitaux, écoles, CHSLD, etc.) risquent d'être saturés ou de manquer. Les hôpitaux ne sont actuellement pas présents partout. Si de nouvelles infrastructures de service permettant de répondre aux besoins des citoyens sont à prévoir, cela occasionnera des dépenses importantes.

D'un point de vue social, plus les gens vont s'éloigner des centres urbains pour habiter des maisons individuelles, qui est la forme de logement privilégiée, plus cela va diminuer les contacts et interactions entre les citoyens. Ce qui pourrait avoir des répercussions sur l'isolement et la santé mentale, qui sont déjà des menaces en temps de pandémie. Plus les gens vont s'éloigner des services essentiels, plus ils vont devoir avoir recours à la voiture comme moyen de transport, ce qui va occasionner une plus grande inactivité, tout en détériorant la qualité de l'air, par l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre en lien avec le transport.

Il existe différents moyens pour la CMM de contrôler l'étalement urbain. Cela peut d'abord passer par la création d'espaces multi-usages pour optimiser l'espace, qui est plus réduit dans les villes. On peut ainsi aménager des espaces de rues pour en faire des petits parcs. Cela rejoint aussi l'idée qu'il est indispensable d'allier développement résidentiel et verdissement. Dans toute réflexion pour réadapter ou rénover des infrastructures, ou en construire de nouvelles, il ne faut pas considérer ces 2 points séparément.

D'autre part, il convient de se demander ce qui pourrait retenir les gens en ville. Cela passe par le bien-être et la convivialité. Vivre en ville, c'est souvent l'avantage d'avoir tous les

⁵ Communauté métropolitaine de Montréal (2020) *L'étalement urbain s'intensifie au pourtour du grand Montréal* <https://cmm.qc.ca/communiqués/letalement-urbain-sintensifie-au-pourtour-du-grand-montreal/>

services à proximité, voire à distance de marche. Mais l'aspect convivialité ne se limite pas à cela. Il faut avoir accès à la nature, en plein centre-ville. De nombreuses études le montrent, un verdissement optimal diminue plusieurs maladies chroniques, telles que la maladie cardiovasculaire et l'anxiété. Ainsi peut-on lire dans une revue de littérature récente faite par l'Institut national de santé publique du Québec :

« Les espaces verts sont bénéfiques pour la santé physique, surtout parce qu'ils fournissent des opportunités pour faire de l'activité physique. La présence d'espaces verts aurait également des effets positifs sur la réduction de l'obésité, de l'embonpoint et de la morbidité qui y est liée. Enfin, les espaces verts dans les quartiers permettent une réduction de la mortalité associée à certaines maladies. [Ils] ont également des bienfaits sur la santé mentale, comme la réduction des symptômes de dépression et la réduction du stress. Ils affecteraient positivement le bien-être mental, le sentiment de rétablissement, la bonne humeur et la vitalité. Pour les personnes âgées, cette verdure permet une meilleure disposition pour la marche et réduit les risques de problèmes de santé chroniques. Chez les enfants, le couvert végétal agit positivement en réduisant l'indice de masse corporelle (IMC) et en augmentant la pratique d'activité physique à l'extérieur. Les espaces verts ont également un impact sur la santé mentale des enfants en favorisant le calme, l'attention et la concentration en milieu scolaire, notamment pour les enfants aux prises avec un trouble du déficit de l'attention, et favorisent la réduction du stress. Les espaces verts sont également responsables de certains bénéfices sociaux. Ils contribuent à briser l'isolement social en créant des milieux de rencontres et tendent à diminuer la criminalité des quartiers. La présence d'espaces verts à proximité du domicile favorise leur achalandage, la distance maximale recommandée par l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) étant de 300 mètres. »⁶

Verdir les villes, c'est les rendre plus agréables à vivre. Il faut miser sur la création de pôles locaux attractifs sur ces aspects, mais aussi économiquement viables.

Finalement, se sentir bien dans sa ville passe aussi par une qualité de vie collective. Il faut donner aux gens de l'espace pour se réapproprier leur quartier. De nombreux exemples en témoignent, notamment les projets de la Pépinière - Espaces collectifs⁷. Les gens ont envie de pouvoir, à leur échelle, s'investir et donner vie à leur communauté.

Il pourrait aussi être intéressant de rassurer les citoyens sur la question des risques liés à la pandémie, qui peuvent être perçus comme plus importants quand on vit dans une grande ville.

⁶ Institut national de santé publique du Québec (2017) *Verdir les villes pour la santé de la population*, 111 p.

https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/2265_verdir_villes_sante_population.pdf

⁷ La pépinière - Espaces collectifs <https://www.pepiniere.co/tous-nos-projets>

3. Outils facilitant l'adaptation aux exigences sanitaires en temps d'épidémie ou de pandémie

L'opinion publique :

Plusieurs sondages ont été effectués pendant et après le confinement afin de mieux comprendre le ressenti des gens et leurs besoins. Dans le but d'améliorer notre appréhension de ce contexte contemporain et de s'assurer d'en tenir compte dans un tout nouveau projet d'aménagement du territoire, il est indispensable de garder les conclusions de ces études en tête. Les rendre publics est un moyen, mais il faut aussi en faire un outil d'évaluation ou de suivi qui permettra d'analyser les projets envisagés sous ces nouvelles exigences avec lesquelles il va falloir composer.

Un guide pour les villes, quartiers et MRC

Dans le même ordre d'idées, pour que chacun puisse partir sur les mêmes bases et tenir compte de critères jugés indispensables pour un aménagement du territoire qui tient compte du contexte de pandémie, il est de la responsabilité de la CMM de venir outiller les espaces qui la composent. Cela peut se faire par l'intermédiaire d'un guide énumérant les priorités, mais aussi des méthodes pratiques ou des exemples concrets d'applications qui vont permettre de donner des bases solides aux MRC, villes, ou encore quartiers. Le partage de ce guide pourra s'accompagner d'une communication orale de type webinaire ou atelier.

Des programmes de soutien

Faire la promotion de la mobilité active et l'accompagner d'infrastructures pour permettre sa pratique est un point essentiel. Cependant, il faut aussi s'assurer de l'accessibilité aux moyens de transport actifs. En effet, pour une famille ayant trois enfants et un revenu modeste, se procurer, pour tous les membres du foyer, l'équipement nécessaire pour faire du vélo convenablement et sécuritairement peut s'avérer onéreux. Il existe certains programmes pour venir en soutien aux citoyens, comme le programme de subventions de la Ville de Granby⁸. Toutefois, ils sont encore peu nombreux. Il faut donc les amplifier et les multiplier. D'ailleurs, Vélo Québec suggère d'étendre le programme *Roulez Vert* aux vélos et vélos à assistance électrique et Québec Solidaire propose également «le remboursement de l'achat d'un vélo jusqu'à concurrence de 500 \$ pour toute personne dont le revenu est de moins de 50 000 \$»⁹.

⁸ Létourneau Marie-France (2020) Programme de subventions pour l'achat d'un vélo : une mesure populaire <https://www.lavoixdelest.ca/actualites/programme-de-subventions-pour-lachat-dun-velo--une-mesure-populaire-a9c096ddb37894771b3618dee3f68b5>

⁹ Agence QMI (2020) Québec solidaire propose de rembourser l'achat de vélos <https://www.tvanouvelles.ca/2020/05/16/quebec-solidaire-propose-de-rembourser-lachat-de-velos>

MÉMOIRE DE LA VILLE DE LAVAL

Consultation sur l'aménagement du territoire et enjeux de santé publique dans un contexte d'épidémie ou de pandémie

Table des matières

| | |
|------------------|---|
| Mise en contexte | 3 |
|------------------|---|

| | |
|---|---|
| Recommandations selon trois angles d'analyse | 4 |
|---|---|

| | |
|-------------------|----------|
| 1. Partage | 5 |
|-------------------|----------|

| | |
|---------------------------------------|---|
| 1.1 Pratiques innovantes à développer | 5 |
|---------------------------------------|---|

| | |
|--------------------------|---|
| 1.2 Initiatives à succès | 5 |
|--------------------------|---|

| | |
|-----------------------|----------|
| 2. Polyvalence | 8 |
|-----------------------|----------|

| | |
|---|---|
| 2.1 Des espaces de quartier polyvalents | 8 |
|---|---|

| | |
|---------------------------------|----|
| 2.2 Intégration de l'art public | 10 |
|---------------------------------|----|

| | |
|---|----|
| 2.3 Les sports et les loisirs dans une approche de proximité | 10 |
|---|----|

| | |
|---|----|
| 2.4 La conception des parcs : des propositions innovantes pour le futur Carré Laval | 11 |
|---|----|

| | |
|--------------------------|-----------|
| 3. Quatre saisons | 12 |
|--------------------------|-----------|

| | |
|--------------------------------|----|
| 3.1 Les aménagements hivernaux | 12 |
|--------------------------------|----|

| | |
|----------------------|----|
| 3.2 L'après-pandémie | 12 |
|----------------------|----|

Mise en contexte

Selon le système d’alertes régionales et d’intervention graduelle, Laval est actuellement au palier 4 (alerte maximale), donc en zone rouge, ce qui implique des mesures plus restrictives en ce qui a trait aux activités non essentielles où le risque est difficilement contrôlable. Cette nouvelle réalité, même si elle est temporaire, a transformé la façon dont les gens vivent et travaillent, et par le fait même la manière dont ils se déplacent et occupent le territoire. La troisième ville la plus peuplée du Québec doit repenser la façon dont elle conçoit ses aménagements et ses infrastructures.

Depuis mars 2020, l’occupation des espaces publics a rapidement évolué, et la Ville de Laval a mis et continue de mettre en place des initiatives pour qu’elle demeure possible pour ses citoyens. Il ne semble toutefois pas que tout soit temporaire. En effet, ce à quoi la société assiste actuellement risque de marquer les habitudes. Une réflexion critique sur la nouvelle façon de concevoir une ville a donc été entamée par Laval.

En matière d’occupation des espaces publics, cette réflexion doit servir à repenser, pour tous les moments de l’année, les déplacements des personnes sur le territoire, la vie de quartier et la pratique d’activités de sport et de loisir. C’est aussi une occasion pour réévaluer ce qui était déjà en place, mais qui s’est traduit par des retombées positives dans un contexte de pandémie.

Dans son analyse de la situation, la Ville a tenu compte d’éléments qui ont subi une grande transformation et qui ont eu des impacts sur la vie au quotidien. Parmi eux, il faut souligner le télétravail, qui a pris une place plus que considérable – alors qu’il était encore, avant mars 2020, un phénomène naissant, quoique grandissant. Cette réalité faisait déjà partie du cheminement critique de Laval : le choix d’une conception du centre-ville marquée par la diversité des usages, comme présenté dans le schéma d’aménagement et de développement

révisé (2016), s’est avéré judicieux. Cette diversité, avec une bonne présence d’habitations, pourra assurer un centre-ville dense et dynamique malgré des enjeux de santé publique. L’aménagement détaillé des espaces publics devra, dans le même ordre d’idée, offrir une capacité d’adaptation lors d’événements pandémiques.

La stratégie d’attraction d’une main-d’œuvre qualifiée au centre-ville doit absolument en tenir compte. Il est désormais clair que le centre-ville doit être axé sur les déplacements actifs et, par le fait même, comprendre de nombreux espaces publics ouverts et des aménagements urbains adaptés. Cette conception correspond d’ailleurs aux attentes des résidents de façon générale, mais plus particulièrement en situation de télétravail. Il faut créer un espace urbain attrayant et polyvalent, et il s’avère primordial pour Laval de concevoir des pratiques innovantes dans toutes les sphères de la mobilité active. Ces éléments amènent avec eux d’autres interrogations, par exemple celles qui concernent la sécurité – celle qui est assurée aux employés en télétravail, mais aussi celle des quartiers.

C’est en raison du caractère direct et immédiat de la situation qu’il est encore difficile, en ce moment, d’en avoir une vue complète. La Ville entame donc sa réflexion sur les aménagements postpandémie tout en étant encore en réaction à la situation exceptionnelle actuellement vécue. Ses approches se démarquent par la flexibilité, parce qu’elle permet d’évaluer et d’ajuster, mais surtout de transformer les aménagements au fil des saisons.

Recommandations selon trois angles d'analyse

La Ville de Laval est heureuse de participer à l'exercice de consultation mené par la Commission de l'aménagement de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) sur l'aménagement du territoire et les enjeux de santé publique dans un contexte de pandémie ou d'épidémie.

Faisant suite aux enjeux transversaux et leurs objectifs subséquents qui ont été proposés par la Commission, Laval propose ses recommandations et présente ses approches selon trois angles d'analyse.



1 Partage

Aménager pour accueillir tous les modes de mobilité



2 Polyvalence

Repenser les infrastructures en fonction de la vie de quartier



3 Quatre saisons

Considérer le climat québécois dans toutes les initiatives, avec un objectif de pérennité



Partage

Le confinement et la fermeture de plusieurs secteurs d'activité ont fait en sorte que la vie quotidienne a changé pour toute la population. Ainsi, à Laval, ce sont plus de 430 000 personnes qui ont dû réinventer leur quotidien. L'une des tendances les plus faciles à observer est l'augmentation massive des marcheurs. Cette activité a pris de l'importance dans le contexte de pandémie, et cela se remarque dans la vie de quartier. Dans cette transformation du quotidien, les lieux publics ont aussi été envahis par un grand nombre de personnes, et ce, dans un court laps de temps. Il n'y a qu'à penser, ici, à ce qui peut être observé au Centre de la nature : l'achalandage y est très élevé.

Bien que le réflexe de profiter de l'extérieur soit sain, un défi s'est imposé : il faut repenser le partage de la rue et celui de l'environnement en général. Les solutions doivent être viables et efficaces pour tous, puisqu'avec l'arrivée de l'hiver, le partage de la rue comprendra un certain enjeu de sécurité.

1.1 Pratiques innovantes à développer

Les citoyens ne vivent plus leur vie de quartier de la même façon; des concepts prometteurs devraient dès maintenant être observés de plus près.

La fermeture momentanée des commerces de détail puis la difficulté d'y accéder en raison des restrictions imposées par la situation sanitaire ont fait en sorte que l'achat en ligne a explosé, en 2020. Le partage de la rue dans les quartiers résidentiels s'est ainsi compliqué encore plus, car les camions de livraison l'ont envahie. Outre la forte présence de camions, le commerce en ligne engendre aussi des problèmes quant aux délais de livraison et au vol de colis.

Laval recommande d'évaluer la possibilité de créer un système de soutien pour la livraison, qui aurait comme

premier résultat de diminuer la forte circulation en milieu résidentiel. Ce système comprendrait plusieurs pratiques innovantes, notamment des points de livraison mutualisés et des casiers connectés, pour que les consommateurs se rendent à leurs colis, au lieu de l'inverse. Des initiatives de livraison non motorisée seraient aussi à explorer (par exemple, Colibri) afin de restreindre les véhicules et, conséquemment, mieux protéger les résidents des quartiers.

1.2 Initiatives à succès

Des aménagements mis en place par Laval avant la pandémie se sont avérés concluants quant au respect de la distanciation sociale.

La mobilité active figurait parmi les priorités de la Ville de Laval, avant la pandémie. Et cela ne concerne pas que le partage de la chaussée entre les vélos et les automobiles. Le fait piéton est nettement à considérer, et il doit être pris en compte dans l'équation.

En 2018, la Ville a réalisé une étude d'opportunités des déplacements piétonniers. Parmi les faits saillants, environ 46 000 déplacements piétonniers se produisent sur le réseau, avec une longueur moyenne de 1,4 km, et la majorité des déplacements piétonniers purs (qui se réalisent seulement à pied), sont concentrés autour des parcs et des écoles.

De plus, des aménagements routiers visant un sain partage de la chaussée ont été mis en place sur plusieurs grands axes routiers au cours des dernières années. La conception lavalloise, qui comprend des bandes cyclables (sur chaussée) et des pistes cyclables (séparées physiquement de la chaussée), a été ni plus ni moins une excellente solution pour respecter la distanciation sociale.

À ce titre, ce qui a pu être observé sur les boulevards Lesage et Daniel-Johnson est probant. Dans ces deux cas, l'espace cyclable adjacent au trottoir

permet un usage plus flexible et polyvalent de l'espace pour la mobilité active. Laval a conçu ses bandes cyclables pour qu'elles soient accolées aux trottoirs, au lieu d'avoir une ligne de stationnement entre ces deux sections. Ces aménagements sont bien adaptés au contexte suburbain comme on le connaît à Laval et permettent d'aborder la question de la cohabitation des modes de déplacement.

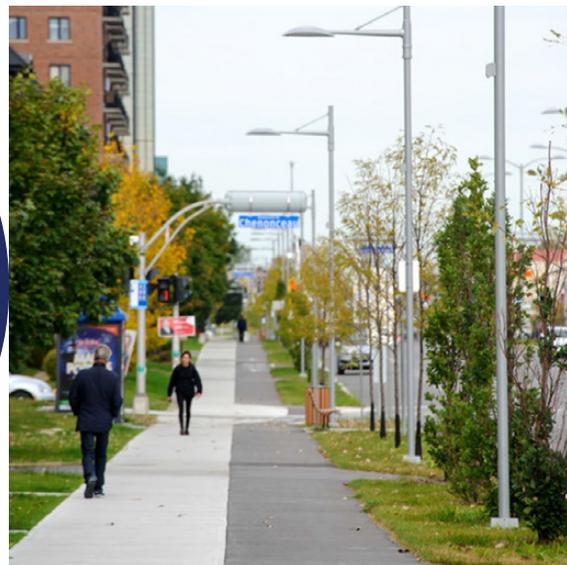
À des débits piétons et cyclistes modérés, la cohabitation y est tout à fait harmonieuse. Tout en étant séparés physiquement de la circulation automobile, ces aménagements permettent un usage plus diversifié que les aménagements pour piétons et cyclistes traditionnels, qui sont souvent plus étroits et ségrégués. L'usage est donc adapté pour accueillir des personnes en fauteuil roulant manuel ou qui utilisent une aide à la mobilité motorisée (AMM), des parents avec poussette, des joggeurs, mais aussi des jeunes en trottinettes, sur une planche à roulettes, en patins à roues alignées, etc.

Ceci facilite la mobilité, mais aussi la pratique d'activités physiques à une échelle plus locale. Finalement, les usagers en mode actif peuvent plus facilement s'y croiser tout en respectant la distanciation sociale. Il est souhaité que ce principe soit graduellement appliqué dans cadre de nouveaux aménagements, maintenant que ce concept a été testé avec succès.

D'ailleurs, le succès des bandes cyclables lavalloises en contexte de pandémie mène aussi à une réflexion globale pour l'ensemble de la province. Le contexte actuel met en lumière l'importance de mieux encadrer la mobilité active par des aménagements novateurs, par exemple : réévaluer la largeur minimale des trottoirs, des pentes, revoir la configuration des bandes et des pistes cyclables, intégrer certaines nuances d'aménagement en fonction du contexte routier, notamment en regard du débit routier et de la limite de vitesse.



Boulevard Lesage



Boulevard Daniel-Johnson

À Laval, en matière de mobilité active, il a été établi de doubler la part modale de la mobilité active de 7 % à 14 %, dans la vision stratégique *Laval 2035 : urbaine de nature*. Une croissance et une bonification du réseau de mobilité active étaient donc ciblées, ce qui comprenait l'élargissement des trottoirs à au moins 1,8 m ainsi que la mise au niveau des voies cyclables. Pour aider à atteindre l'objectif établi par la Ville, deux plans directeurs ont été déployés, soit celui du réseau cyclable (PDRC) et celui du réseau piétonnier (PDRP).

La longueur d'aménagements piétonniers ajoutés sur le réseau lavallois est en croissance continue depuis les dernières années, avec une moyenne d'environ 10 km de 2017 à 2019. Par contre, avec le déploiement du PDRP, en 2020, la longueur cumulative des nouveaux aménagements piétonniers est fixée à 20 km par année. Dans le cadre de ce projet, les sites ciblés sont les parcours vers les écoles, les parcs, les centres de santé et les pôles de quartier et d'emploi, car ils sont de grands générateurs de déplacements. Lors de la première année d'intervention du PDRP, l'objectif de réalisation initialement établi a même été dépassé, avec près de 30 km.

Le réseau cyclable a aussi vu une grande croissance depuis le déploiement de son plan directeur en 2017. De 206 km, en 2016, à près de 300 km, en 2020, il est bien lancé pour atteindre l'objectif établi par le PDRC, soit 450 km en 2035. Comprenant des aménagements répondant aux normes provinciales et inspirés des meilleures pratiques internationales, le réseau offre aux cyclistes un parcours convivial et sécuritaire sur le territoire lavallois.

Le contexte actuel met en lumière l'importance de mieux encadrer la mobilité active par des aménagements novateurs, pour que les rues deviennent réellement conviviales : pour qu'elles soient adaptées à tous les modes de déplacement.

Plusieurs modèles inspirants existent, dont celui des rues conviviales. En résumé, ces rues sont faites pour accueillir tous les modes de transport, donc les populations de tous âges et de toutes capacités. L'idée de base est la convivialité et l'équité entre les usagers, et ces rues dites « complètes » sont à l'opposé de la traditionnelle priorité aux déplacements véhiculaires. Ces rues, finalement, misent sur un partage de la route efficace et sécuritaire et elles sont adaptées au contexte du quartier. Cette approche rappelle l'importance de l'échelle humaine dans l'aménagement des milieux de vie.

Le CEUM a d'ailleurs présenté un inventaire de divers aménagements urbains et suburbains en 2018, Des rues inspirantes. Destiné au public, aux professionnels ainsi qu'aux décideurs, cet inventaire a permis de documenter le concept des rues conviviales. Le boulevard Le Corbusier Sud, à Laval, en fait partie. Parmi les éléments clés de ce projet de réaménagement, retenons l'élargissement des trottoirs, l'ajout de bandes cyclables surélevées, l'accessibilité universelle, l'implantation de voies centrales dédiées au transport collectif ainsi que l'ajout de diverses plantations pour contrer les îlots de chaleur.

2

Polyvalence

Ce qui a pu être observé en 2020 en matière d'occupation des espaces publics ouvre conséquemment la voie à une réflexion sur la nécessité de répondre à des besoins multiples. Pour ce faire, Laval reconnaît sa responsabilité d'assurer le bien-être de tous ses citoyens et de développer la polyvalence de ses infrastructures existantes.

En effet, les normes sanitaires actuelles, mais aussi celles qui devront être encore maintenues durant plusieurs mois impliquent que l'espace public doit être plus et mieux occupé, que ce soit en ce qui a trait aux sports et aux loisirs, à la vie de quartier en général ainsi qu'au développement du commerce.

2.1 Des espaces de quartier polyvalents

En mars 2021, une année complète en contexte de pandémie aura été réalisée. Les infrastructures municipales seront-elles toujours adaptées à la nouvelle réalité? C'est la question à laquelle Laval tente de répondre, à court et à long terme.

Une grande affluence est remarquée dans les parcs et les places publiques du territoire de Laval. Afin d'y accueillir les citoyens en fonction du contexte et des nouvelles attentes, ces lieux doivent être revus selon l'angle de la polyvalence et du respect des règles de la santé publique.

Un premier exemple à aborder est celui des restaurateurs. Dès le retour du printemps, ils seront assurément nombreux à faire une demande de terrasse temporaire ou encore à souhaiter agrandir leurs espaces extérieurs existants. Ce sera une nécessité, puisque les restaurateurs pourront assurer leur survie en accueillant un nombre suffisant de clients, toujours en respectant les consignes de la santé publique.

Pour ce qui est des infrastructures de la Ville, l'idée de polyvalence pourrait être déclinée en fonction des besoins particuliers de chaque secteur. La solution que Laval propose est d'offrir des espaces polyvalents de quartier. Ces derniers seraient simples, mais facilement transformables : un sol pavé et un toit – un concept qui existe déjà. Ces lieux publics permettraient diverses activités culturelles, festives, familiales et commerciales, lesquelles pourraient évoluer facilement au cours de l'année. Par exemple, des événements de quartier y seraient tenus, ainsi que des marchés locaux ou des fournisseurs privés. Pour ce dernier point, il est facile d'imaginer un barista offrir du café de qualité, des chocolats chauds et d'autres produits lors de la saison hivernale : les citoyens qui font une activité sportive extérieure le visiteraient sans aucun doute, toujours en respect des consignes de la santé publique.

Ici, Laval pense évidemment à la transposition hivernale de ses haltes estivales. Ces projets d'urbanisme tactique, qui ont permis aux gens de se réappropriier l'espace public de leur quartier, ont eu un succès confirmé.

Au total, 6 haltes estivales, toutes à accessibilité universelle, ont été créées à Laval en 2020.



**Station de métro Montmorency,
à Laval-des-Rapides**



**Parc Marcel-Gamache,
à Sainte-Dorothée**



**Bibliothèque Sylvain-Garneau,
à Sainte-Rose**



**Bibliothèque Émile-Nelligan,
à Laval-des-Rapides**



**Centre communautaire Saint-Louis-
de-Montfort, à Pont-Viau**



**Église de Saint-Vincent-de-Paul,
à Saint-Vincent-de-Paul**

Des aménagements légers ont également été réalisés dans deux parcs municipaux existants, situés en bordure de l'eau (berge aux Quatre-Vents, à Laval-Ouest, et berge du Vieux-Moulin, à Saint-François).

Ces haltes ont été ciblées selon plusieurs facteurs, dont la forte densité de population et une offre de départ faible en matière d'espaces publics préexistants. À la suite de ces projets, c'est-à-dire après

l'Action de grâce, certains éléments ont été relevés. Dans l'ensemble, la population immigrante de Laval – 28,5 % de sa population – a bien répondu à l'appel. La question de la diversité doit donc être abordée, selon Laval, dans la démocratisation des espaces publics. Il sera important d'impliquer les communautés culturelles, pour assurer une programmation diversifiée et inclusive.

Le projet des haltes sera reconduit en 2021, et au moins une d'entre elles pourrait être aménagée pour l'automne et l'hiver. De plus, certaines haltes pourront accueillir des activités commerciales, par exemple des kiosques de produits frais du terroir.

Ces lieux publics polyvalents seront assurément une avenue à considérer, pour que la Ville puisse continuer d'assurer le bien-être de tous ses citoyens. En plus des événements importants et des commerces locaux temporaires, l'expérience des haltes pourrait être bonifiée par l'ajout d'expériences interactives et d'animation. Les possibilités sont grandes : atelier de 30 minutes de yoga, animation culturelle, heure du conte en plein air, etc.

2.2 Intégration de l'art public

Le déploiement d'espaces publics permanents et modulables permettrait de rendre l'art public et l'art issu de la diversité plus accessibles.

La nouvelle réalité de quartier, selon Laval, est une occasion pour mieux intégrer l'art dans la vie de tous les jours. Les aménagements pourraient servir à valoriser l'art public éphémère, ce qui rejoint l'objectif de la Commission d'intégrer l'art au design (3.5). Laval irait plus loin en ce sens, en utilisant la découverte de l'art public et du patrimoine local afin d'encourager la mobilité active.

Ainsi, des circuits pourraient être créés au sein même des quartiers. Les haltes joueraient ici un rôle central, puisque des œuvres pourraient même devenir permanentes, mais les quartiers pourraient être utilisés en entier. Il s'agirait ni plus ni moins de visites libres culturelles à faire à deux pas de la maison. Il serait même possible de créer des concours afin d'animer les creux de saison.

Ce serait aussi une excellente occasion de faire connaître les artistes lavallois issus de la diversité, donc de favoriser l'inclusion et le vivre-ensemble. Bref, la vie de quartier en serait bonifiée, et toutes ces mesures encourageraient la participation citoyenne.

De plus, serait-il pertinent de développer un volet sur des lieux de création artistique pour la population afin de permettre l'expression et de lutter contre les problèmes d'isolement et de santé mentale?

2.3 Les sports et les loisirs dans une approche de proximité

L'une des conséquences positives majeures de la période de pandémie est, pour les citoyens, de s'être réapproprié leur propre territoire pour pratiquer des activités sportives et des loisirs.

Il est important, comme mentionné précédemment, que le réseau cyclable soit développé pour être hautement fonctionnel et que le réseau piéton soit sécuritaire, convivial, en plus de permettre l'accessibilité aux commerces, aux services et aux équipements publics. Le réseau dédié aux sports et aux loisirs devrait être tout aussi fonctionnel et sécuritaire, puisque la demande est visible.

La vente phénoménale de skis de fond qui a été observée à la fin de l'automne est le témoin de nouvelles pratiques chez les Lavallois. Une situation semblable était survenue au printemps, avec les vélos, où il y avait eu des ruptures de stock. En somme, la pandémie aura eu cet effet positif : les Québécois ont redécouvert le plein air. Cet hiver, il est à prévoir que les sentiers seront littéralement envahis.

Or, les infrastructures existantes, gérées par des organismes et accueillant généralement des habitués, ne sont pas conçues pour accueillir autant de personnes. De plus, les citoyens ont changé leurs habitudes. Il apparaît évident, désormais, qu'il n'est nullement nécessaire de faire la route jusque dans les Laurentides pour pratiquer un sport ou un loisir. La journée de ski, elle se déroule maintenant à proximité, sur le territoire lavallois.

C'est donc le territoire en entier qui doit être revu selon l'angle de la polyvalence. Les petites installations vétustes ne pourront pas supporter autant d'allées et venues. La Ville doit donc prévoir la réutilisation de certains lieux pour accueillir ses citoyens durant leurs activités de plein air. Après l'explosion de la fréquentation prévue pour cet hiver, une portion restera après la pandémie. Malgré tout, ce qui se maintiendra comme clientèle habituelle après l'épisode 2021 reste du domaine de l'inconnu. Les possibilités, pour ce point, seront explorées plus en détail à l'angle suivant, « quatre saisons ».

Il ne faut pas passer sous silence la pratique libre, qui est actuellement la norme en contexte de pandémie. Laval entend mieux la définir et l'encadrer, mais le défi est grand. Cela représente une analyse de ses 308 parcs et espaces publics, excluant le Centre de la nature; un plan directeur est en cours de réalisation. Toutefois, certains exemples démontrent que c'est tout à fait possible, comme celui des nombreux terrains de soccer dispersés sur le territoire. En effet, le concept de polyvalence s'y applique parfaitement : ne pouvant pas recevoir d'équipes, ils sont maintenant utilisés selon l'angle individuel.

2.4 La conception des parcs : des propositions innovantes pour le futur Carré Laval

D'intéressantes pistes de réflexion sont à retenir de la démarche d'innovation du Massachusetts Institute of Technology (MIT) visant le futur Carré Laval, au centre-ville.

Dans le cadre de ce projet de 3 ans, qui se terminera en 2022, des élèves de cycles supérieurs du Senseable City Lab (SCL), au MIT, ont imaginé des conceptions d'aménagement imaginatives pour le Carré Laval, une zone de 40 hectares qui fera le lien entre un nouveau centre d'innovation biotechnologique et un secteur commercial. Rappelons que cette partie du centre-ville est promise à devenir un pôle d'attraction pour les jeunes professionnels des médias numériques et de la technologie.

C'est la première fois qu'une ville québécoise se joint à ce consortium de recherche. Les propositions des étudiants ont été regroupées dans le Senseable City Guide to Laval. L'idée générale est d'imaginer un « parc du futur », donc d'utiliser les technologies numériques afin de faire vivre des expériences inédites à tout visiteur. Le guide présente six énoncés de conception, chacun étant basé sur l'usage de la technologie dans l'espace public.

Dans Activating Surface, l'intelligence artificielle transforme une piste cyclable pour que ses utilisateurs reçoivent des conseils de santé tout en vivant une expérience sociale. Le projet Infinite Memories offre la visualisation de souvenirs; il est basé sur un système de mémoire numérique, avec panneaux de verre, projecteurs et écrans d'eau, qui se fond dans la nature. Les chaises numériques de FORA réagissent de manière dynamique afin de favoriser les

discussions citoyennes, l'intégration sociale et la collaboration entre les travailleurs de l'innovation.

Les tables du parc, dans l'énoncé de conception iTable, servent aussi à encourager la collaboration et le partage d'idées, grâce à un grand écran tactile avec encre électronique. Cette même volonté est au cœur de MinecARft, mais cette fois, grâce à une interface à réalité augmentée et des données 3D spatialisées. Et dans FOODPRINT, les espaces alimentaires créent des liens avec des fermes et des fournisseurs lavallois, via des kiosques intelligents.

Bien que ces conceptions d'aménagement ne soient pas applicables à tous les parcs de Laval, elles constituent d'incroyables pistes de réflexion sur la façon dont les citoyens peuvent occuper l'espace public. Elles mettent aussi en lumière les possibles influences positives d'une telle occupation de l'espace public sur la collectivité, mais aussi sur chaque personne.

3

Quatre saisons

Ce dernier angle fait aussi office de conclusion, puisqu'il englobe les deux précédents : il permet d'envisager le partage de la route et de l'environnement ainsi que la polyvalence des espaces publics en fonction de l'hiver québécois – et dans un objectif de pérennité.

Effectivement, Laval a dû considérer la saison froide comme une partie intégrante de sa réflexion. Comme mentionné plus tôt, en mars, cela fera un an que la pandémie teinte la réalité. Il faut donc revoir tout ce qui a été mis en place, évaluer ce qui peut l'être, et surtout, miser sur les mesures qui s'avéreront pérennes.

3.1 Les aménagements hivernaux

La nouvelle façon de faire du sport, dans une approche de proximité, comporte certains risques liés à l'affluence. Laval croit qu'une solution gagnante serait d'offrir plus d'espaces de pratique sur son territoire.

Pour ce faire, des ententes privées pourraient donner accès à des terrains de golf lavallois durant l'hiver, afin d'y pratiquer le ski de fond ou encore la glissade.

Ces ententes pourraient aussi être faites avec des propriétaires agricoles (une pratique existante, chez les organismes de sport). Cette façon de faire obtiendrait tout d'abord une réelle acception sociale, et elle ferait le lien entre différents milieux.

En plus, ces ententes engendreraient d'autres occasions à saisir. Par exemple, en implantant des infrastructures d'accueil à proximité, l'achat local serait encouragé. Entre autres, ces infrastructures pourraient être des relais sportifs attrayants où sont offerts des produits de qualité. À certains moments, elles pourraient aussi se transformer en véritables petits marchés locaux.

L'idée générale est de vivre l'hiver. C'est une notion, surprenamment, qui est difficile à intégrer chez les Québécois. Il n'y a qu'à penser à la rareté de sa représentation dans les films et les séries d'ici. Pourtant, l'hiver représente pratiquement la moitié de l'année; en l'intégrant dans sa réflexion sur les aménagements en contexte de pandémie, la Ville de Laval a inclus l'idée de pérennité.

3.2 L'après-pandémie

Ce que Laval souligne, quant aux conclusions à tirer de la situation actuelle, c'est que l'analyse ne fait que commencer.

Puisque les municipalités sont encore en réaction face à ce qui arrive, les changements seront mieux compris après la fin de la pandémie. Toutefois, c'est en ce moment qu'il faut commencer à comptabiliser les données. Le monitoring et les mécanismes de suivi serviront réellement dans quelques mois.

De plus, la Ville de Laval propose de refaire le présent exercice l'an prochain. Ce sera alors l'occasion de constater ce qui sera resté permanent dans les aménagements. Autrement dit, c'est après la crise qu'il sera possible de définir ce qui existera toujours dans les habitudes des citoyens.

Non seulement il sera important de faire un bilan à la fin de la pandémie, un suivi cinq ans plus tard devra aussi être effectué, afin de bien évaluer les écarts observés entre les périodes « avant », « pendant » et « après ».

Ce qui est certain, c'est que dès maintenant, la mobilité active doit être favorisée par des aménagements novateurs et des infrastructures adaptées à la nouvelle vie des citoyens.

MÉMOIRE DE LA VILLE DE PINCOURT



Le 2 mars 2021

Communauté métropolitaine de Montréal
1002, rue Sherbrooke Ouest, bureau 2400
Montréal (Québec) H3A 3L6
(514) 350-2566
(514) 350-2599

OBJET : Mandat concernant un aménagement du territoire mieux adapté aux enjeux de santé publique dans un contexte d'épidémie ou de pandémie – Commentaires pour la Ville de Pincourt

Bonjour,

Avec comme objectif de venir en aide à la Commission de l'aménagement de la Communauté métropolitaine de Montréal dans l'élaboration d'un plan d'action visant un aménagement du territoire mieux adapté aux enjeux de santé publique dans un contexte d'épidémie ou de pandémie; la ville de Pincourt a souhaité formuler certains commentaires ou opinions suite à la lecture du document de consultation.

1. Est-ce que les enjeux transversaux et de santé publique proposés ci-haut sont complets où d'autres enjeux doivent être considérés et pourquoi? Bien qu'elle soit brièvement abordée dans la section portant sur les changements climatiques et le développement durable; nous sommes d'avis que les disparités économiques seront d'autant plus ressenties avec le prolongement de la pandémie. Il faudra donc tenir compte de cette nouvelle réalité économique dans l'élaboration des diverses stratégies d'aménagements proposées par la CMM.

2. Est-ce que les objectifs identifiés répondent aux enjeux présentés? Si non, quels seraient les objectifs qui répondraient davantage aux enjeux? Nous sommes d'avis que les objectifs proposés répondent aux enjeux présentés surtout en ce qui attrait à la mobilité active et aux transports alternatifs et particulièrement dans la reprise éventuelle des activités sportives, récréatives, touristiques et culturelle où l'encadrement sera primordial afin d'assurer la sécurité et le bien-être de tous.

3. Est-ce que certaines dispositions législatives ou réglementaires en matière d'aménagement du territoire ont compliqué l'implantation de mesures pour affronter la pandémie? Si oui, quelles sont ces dispositions? Jugez-vous que des modifications législatives seraient requises? Si oui, lesquelles? Dans un contexte



PINCOURT

de pandémie, il faudra nécessairement composer avec l'étalement urbain, les stratégies de densification et le développement des transports alternatifs. Il est cependant difficile de déterminer à ce stade les modifications législatives qui seraient requises pour mieux encadrer ces réalités urbaines.

4. Quels outils en matière d'aménagement du territoire ont facilité ou faciliteraient une adaptation aux exigences sanitaires en temps d'épidémie ou de pandémie? (ex : guide, registre, observatoire de données, etc.)? Prévoir un soutien pour la mise en œuvre par les municipalités. Une équipe de soutien pourrait être créée afin de venir en aide aux municipalités lorsqu'il est temps de prendre une décision sur un enjeu d'aménagement sur son territoire qui pourrait avoir un impact sur la santé publique.

5. Des exemples de pratiques inspirantes pouvant répondre aux enjeux d'aménagement soulevés par une épidémie ou pandémie sont présentés en annexe. Avez-vous d'autres exemple(s) d'ici ou d'ailleurs que vous souhaiteriez partager avec la commission de l'aménagement de la CMM? S'apparentant un peu aux ruelles vertes, le concept des friches urbaines prend de plus en plus de popularité auprès des municipalités qui souhaitent réaliser des économies au niveau de l'entretien des terrains municipaux en plus de contribuer à la faune et la flore urbaine. Le concept est simple; il s'agit de procéder à la naturalisation de certains espaces verts afin de favoriser la biodiversité sur son territoire. En donnant libre cours à la floraison spontanée et en réduisant la tonte de l'herbe, la nature est invitée à reprendre sa place. Ces espaces favorisent ainsi les pollinisateurs, la faune et la flore indigènes des parcs, berges et autres espaces naturels d'une ville.

6. Avez-vous d'autres commentaires? L'annexe du document avec la section portant sur les nouvelles pratiques inspirantes en aménagement du territoire est très intéressante.

L'inspecteur-technicien,
Service de l'aménagement du territoire

MG/lg

Max Gosselin, 514 453-8981 (poste 333)

MÉMOIRE DE LA VILLE DE TERREBONNE



Service de Sécurité Incendie
Ville de Terrebonne

Madame Guylaine Morissette, secrétaire
CMM - Commission de l'aménagement
2400 – 1002, rue Sherbrooke Ouest
Montréal (Québec) H3A 3L6

Par courriel

Objet : Commentaires – Document de consultation sur l'aménagement du territoire

Madame,

Dans le cadre de la consultation concernant l'aménagement du territoire et les enjeux de santé publique dans un contexte de pandémie ou d'épidémie - Mandat de la Commission de l'aménagement de la Communauté métropolitaine de Montréal, voici les commentaires de la Ville de Terrebonne :

Q. 1

Est-ce que les enjeux transversaux et de santé publique proposés sont complets ou d'autres enjeux doivent être considérés et pourquoi?

Lorsqu'on parle de santé publique, la science est de rigueur. L'accompagnement de l'équipe de la santé publique est essentiel dans la démarche à l'instar des actions du gouvernement pour la pandémie de la COVID-19. La santé publique, régionale et nationale, travaille depuis de nombreuses années à la réalisation de plans d'action dont ceux régionaux. La santé publique axe de multiples interventions sur la création d'environnements sains et l'adoption de modes de vie permettant d'améliorer la santé des gens. Une association active à ces démarches serait gagnante. La santé publique possède plusieurs données pour faire le monitoring de la santé publique sur le plan physique et psychologique. La récente pandémie illustre la nécessité et l'importance de la santé mentale dont la dépression et l'isolement des personnes. La santé mentale devrait être plus présente dans les divers enjeux.

Multiplés villes ont adopté des résolutions pour déclarer l'urgence climatique et inclure diverses pratiques en matière de développement durable. Des actions sont perceptibles sur de nouveaux secteurs de développement. Il en demeure des interventions marginales

sur les anciens territoires urbanisés. Pour assurer une démarche inclusive et universelle sur la santé de tous, il est impératif d'intervenir sur l'ensemble des secteurs, anciens et nouveaux.

Les gouvernements ont déboursé des sommes phénoménales pour aider les gens. Une dette importante plane sur les finances publiques et les conséquences sur les générations futures sont malheureusement difficiles à mesurer actuellement. Il serait certainement pertinent **d'inclure un enjeu distinct portant sur l'économie**, l'emploi et les finances publiques afin que cette situation n'accroisse pas la pauvreté à long terme. L'aménagement du territoire internalise de plus en plus des actions en matière de pauvreté et d'exclusion sociale. Un regard global de la santé publique favorise des interventions durables en aménagement.

Q.2

Est-ce que les objectifs identifiés répondent aux enjeux présentés? Si non, quels seraient les objectifs qui répondraient davantage aux enjeux?

Enjeu 1 : Les limites du cadre légal

Lorsqu'on parle d'enjeux en aménagement, les outils de planification en aménagement découlant de la LAU sont souvent visés. Bien que cette loi internalise des éléments qui affectent la santé publique par des normes, il en demeure qu'elle s'applique sur les nouveaux projets en très grande partie. Une intervention uniforme est essentielle, en santé publique particulièrement, en vue d'une transition collective, d'une appropriation citoyenne et d'une acceptabilité sociale.

L'objectif 1.3 ne nous apparaît pas comme un objectif qui pourra assurer la qualité des milieux de vie. L'occupation du sol est déjà existante dans bien des milieux. Il faut plutôt trouver des moyens permettant d'intégrer ou d'avoir accès à des milieux naturels. Par exemple, avec des pouvoirs d'expropriation élargis.

Qu'en est-il de la loi sur le développement durable? Cette loi vise à soutenir l'innovation et à modifier les pratiques de l'administration publique en faveur du développement durable et celle-ci souhaite cette transformation au sein de la société civile. Cette loi cadre devrait-elle fixer davantage de balises pour les institutions publiques en place au lieu « d'encourager » ?

Est-il également pertinent d'aborder la capacité, financière et juridique, des institutions publiques à acquérir des lieux « de santé publique » dont des boisés et autres espaces naturels ? Doit-on actualiser ces outils ?

La loi sur les compétences municipales offre des pouvoirs habilitants aux villes sur l'environnement, la salubrité, les nuisances, la sécurité, le transport et autres. Plusieurs

règlements sont issus de cette loi pour intervenir en santé publique. Il serait certainement requis d'inclure l'objectif d'évaluer les options d'utilisation pour en actualiser la pratique.

Enjeu 2 : Optimisation de l'occupation durable

La densification ne constitue plus une option mais une réalité obligatoire pour préserver les milieux fragiles, les zones agricoles, les forêts, la biodiversité etc. La notion d'une densité « intelligente » devrait inclure la capacité du milieu à offrir les besoins de santé pour l'individu. On doit approfondir cet aspect pour guider les interventions en aménagement public dans le temps, selon les milieux et les types d'intervention. À titre d'exemple, l'espace « naturel » disponible par ménage, privé et public, dans un quartier. En somme, tendre vers une densité soutenable des milieux de vie pour la santé humaine avant tout. Si on est capable de le faire pour la voiture, on devrait le faire pour l'humain !

La pandémie actuelle nous oblige de « gérer » plusieurs actions en aménagement sous forme de projet éphémère. Ce cadre légal de la LAU a peu de souplesse à traiter le « temporaire ».

Enjeu 3 : Design adapté...

La pandémie a forcé les gens à utiliser davantage l'espace public : rues, parcs et espace public. Encore une fois, il serait grandement utile de clarifier les besoins en santé pour guider les détails des interventions propres à l'humain.

Enjeu 4 : Mobilité active...

Encore une fois, l'appropriation de la rue pour les déplacements actifs a été accrue à cause de la pandémie. De multiples projets ont illustré l'appropriation de la rue. Ces projets seront-ils éphémères ? Avec la croissance du nombre de voitures, les défis d'accroissement de la part modale en transport collectif, l'impact du type de mobilité sur les GES et indirectement sur la santé humaine, nécessitent une vision élargie et profonde tant sur les techniques que sur les comportements humains. La pandémie a permis à plusieurs personnes de renouer avec de nouveaux modes de transports actifs.

Est-il possible de puiser dans les pouvoirs de la loi sur les compétences municipales pour adapter à court terme les emprises de rues (accès et aménagement) afin d'assurer une utilisation humaine des transports actifs ? De plus, ne serait-il pas requis également de régir les connectivités jusqu'aux portes des commerces et bureaux souvent cernés de stationnement ?

Enjeu 5 : Accessibilité aux services...

La pertinence d'étudier la faisabilité d'intervenir en fiscalité pour appuyer la consolidation des quartiers et l'émergence des services de proximité. Cet enjeu est

étroitement lié avec celui de la mobilité active. Dans cet enjeu de la mobilité active, il faut s'assurer que les parcours actifs soient disponibles et accessibles à l'année. Cet aspect est toujours lié à une question d'économie au détriment de la santé publique.

Enjeu 6 : Agriculture locale...

Cet enjeu précise davantage l'enjeu 5. Terrebonne permet davantage l'agriculture dans les zones urbaines (serre sur toit). Il serait certainement pertinent d'étudier davantage cette question pour faire émerger davantage la proximité de ces lieux à la zone urbaine. Des ajustements de la loi sur la protection du territoire et des activités agricoles pourraient favoriser une ouverture sur la production et la transformation.

Enjeu 7 : Poursuite des activités...

Aucun commentaire

Q. 3

Est-ce que certaines dispositions législatives ou réglementaires en matière d'aménagement du territoire ont compliqué l'implantation de mesures pour affronter la pandémie? Si oui, quelles sont ces dispositions? Jugez-vous que des modifications législatives seraient requises? Si oui, lesquelles?

La réglementation issue de la LAU n'est pas adaptée pour le « temporaire ». La pertinence d'établir les cibles propres à la santé avant de mesurer les options d'ajustements est requise. Il nous apparaît que l'essence de la LAU est de transposer les cibles dans les outils réglementaires. Des actions parcellaires sur le plan réglementaire affectent l'universalité des mesures propres à la santé publique.

De plus, la rigidité du processus de modification réglementaire de la LAU affecte grandement l'agilité en cas de pandémie ou autres mesures sanitaires d'urgence.

Q. 4

Quels outils en matière d'aménagement du territoire ont facilité ou faciliteraient une adaptation aux exigences sanitaires en temps d'épidémie ou de pandémie? (ex : guide, registre, observatoires de données)

L'information est essentielle dans la compréhension des interventions. Ces renseignements doivent être crédibles et supportés scientifiquement tout en étant adaptés aux divers milieux de vie et ce, indépendamment d'une situation sanitaire d'urgence. Un outil (site web) regroupant les interventions possibles en terme d'aménagement du territoire, bien ciblé sur les enjeux selon les types de villes (métropole, village, banlieue) serait intéressant.

Q. 5

Exemple de pratiques inspirantes

La Ville de Terrebonne a mis en place une occupation du domaine public par les restaurants dans son vieux noyau villageois, pour la période estivale. Une rue fut fermée à la circulation et d'autres voies ont été réduites. Les charges d'occupation ont été suspendues ainsi que les frais d'aménagement d'une nouvelle terrasse.

La Ville de Terrebonne a développé son « Plan Stratégique » durant la période de pandémie, cette situation reliée avec la présence accentuée du télétravail a favorisé, par la diminution de la circulation, le développement de la Ville.

Veillez agréer, Madame, mes salutations distinguées.



Sylvain Dufresne
Directeur et coordonnateur de la sécurité civile
Ville de Terrebonne

MÉMOIRE DE VÉLO-QUÉBEC



CONSULTATION SUR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET LES ENJEUX DE SANTÉ PUBLIQUE DANS UN CONTEXTE D'ÉPIDÉMIE OU DE PANDÉMIE

Présenté par Vélo Québec dans le cadre de la consultation de la Commission de l'aménagement de la Communauté métropolitaine de Montréal sur l'aménagement du territoire et les enjeux de santé publique



Vélo Québec

/ DÉCEMBRE 2020

COMMENTAIRES GÉNÉRAUX

La documentation de consultation propose une présentation très générale des enjeux et objectifs s'y rattachant. Ainsi, les recommandations contenues dans cet avis proposent des pistes afin de bonifier et préciser ces derniers. Nous invitons la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) à aborder les contextes de pandémie et d'épidémie comme des opportunités pour implanter des aménagements durables dans une perspective de changement sur le long terme pour assurer à la fois résilience sanitaire et climatique. Il est nécessaire de revoir notre conception du territoire afin de réduire la place de l'automobile et réallouer l'espace public pour une mobilité réellement durable et des espaces verts pour tous.

COMMENTAIRES À PROPOS DES ENJEUX ET OBJECTIFS IDENTIFIÉS

1. LIMITES DU CADRE LÉGAL ET DES OUTILS DE PLANIFICATION ET DE RÉGLEMENTATION ACTUELS

Sans nier les possibilités de bonifier le cadre réglementaire et législatif, la principale limite que nous constatons en ce qui a trait aux questions de résilience en aménagement relève d'une volonté trop timide de la part des municipalités à réaménager le territoire pour favoriser les déplacements des piétons et des cyclistes, ce qui exige souvent de limiter la place dévolue à la voiture. Nous constatons aussi que le cadre en place est parfois contourné par des dérogations et dézonages dommageables à l'environnement. Il importe donc d'avoir pour objectif d'insuffler auprès des villes de la CMM une réelle volonté de revoir l'aménagement pour limiter les GES mais surtout pour offrir aux citoyens des environnements sains et conviviaux.

En ce qui a trait plus spécifiquement à la santé publique, la Direction de la santé publique est un acteur appelé à intervenir davantage en matière d'aménagement. Il importe donc de l'inclure dans le processus de réflexion et de planification du territoire.

2. OPTIMISATION DE L'OCCUPATION DURABLE ET RÉSILIENTE DE L'ESPACE

L'objectif 2.2, soit la requalification et l'adaptation des espaces partagés dédiés à la mobilité pour favoriser le transport actif et la distanciation physique, est essentiel pour favoriser la résilience sanitaire. Il est aussi impératif afin que les crises sanitaires ne mènent pas à un usage accru de l'auto solo. Cependant, les mesures en ce sens peinent souvent à récolter un niveau suffisant d'acceptabilité sociale. Nous recommandons donc d'œuvrer en partenariat avec des organismes disposant d'une expertise en matière d'accompagnement du changement, et d'appliquer les meilleures pratiques lors d'interventions. Ainsi, le [Guide pratique sur les mesures temporaires pour les piétons et les cyclistes](#), publié par Vélo Québec au printemps dernier, peut guider le déploiement de réponses rapides et adéquates.

Aussi, si l'objectif 2.4 mentionne la nécessité d'offrir des espaces intérieurs répondant aux besoins, il nous apparaît encore plus important de s'attaquer au manque d'espaces extérieurs pour permettre la socialisation et l'activité physique en plein air et les déplacements actifs. Nous croyons qu'il est primordial de multiplier ces espaces aménagés en temps de pandémie (nouvelles places publiques, rues réservées aux piétons et aux cyclistes, etc.) et de voir comment certains aménagements pourraient être conservés après la pandémie. Les pandémies nous offrent des opportunités de changement d'habitudes qui devraient être pérennisées une fois la pandémie terminée.

3. DESIGN ADAPTÉ ET CADRE INTERGÉNÉRATIONNEL

Vélo Québec n'a pas d'éléments à ajouter à cet enjeu.

4. MOBILITÉ ACTIVE ET FONCTIONNALITÉ DES DÉPLACEMENTS

Le développement de la mobilité active est ancré dans les schémas d'aménagement des villes et offre une excellente alternative à la voiture et aux transports collectifs pour se déplacer au cœur des quartiers. Le vélo a connu un engouement en 2020 un peu partout sur la planète afin de pallier à la crainte d'utiliser les transports collectifs, mais aussi pour trouver le moyen d'être actif physiquement, alors que plusieurs installations sportives étaient fermées. Ainsi, nous recommandons d'avoir parmi les objectifs des critères pour l'accessibilité à pied et à vélo des différents pôles générateurs de déplacements (secteurs de services, commerces, espaces verts, centre de loisirs, etc.) dans la conception de l'aménagement du territoire.

La planification de l'aménagement doit aussi proposer une réorganisation de l'espace public de façon à renverser la prédominance de l'automobile. Il importe de changer le biais favorable à la voiture au niveau réglementaire et systémique dans la conception du réseau routier. À cet égard, nous suggérons d'avoir pour objectif de favoriser l'adoption de politiques de rue complète et d'explorer la possibilité d'associer un soutien financier pour les collectivités souhaitant en implanter.

De plus, il importe de s'assurer que le contexte d'urgence sanitaire ne soit pas une circonstance menant à l'augmentation de la capacité du réseau routier pour l'automobile. Bien au contraire, nous recommandons d'aborder ce genre de contexte comme une opportunité pour mener des changements innovants et durables en mobilité. Si l'acceptabilité sociale doit être considérée et un suivi adéquatement mené, il importe de procéder à la mise en place d'aménagements favorisant les déplacements à faible empreinte carbone dans une perspective de changement de comportement sur le long terme.

5. ACCESSIBILITÉ AUX SERVICES ET AUX BIENS

Similairement à l'enjeu précédent, les enjeux présentés doivent mener à des changements durables. Le contexte actuel d'urgence sanitaire doit servir de catalyseur pour la mise en place d'aménagements s'attaquant aux inégalités spatiales à long terme. Il faut viser la création de quartiers complets en termes d'offre de transport actif, en proposant des options de mobilité durables, efficaces et sécuritaires pour tous.

6. AGRICULTURE LOCALE, CIRCUITS COURTS ET ACHAT LOCAL

Vélo Québec n'a pas d'éléments à ajouter à cet enjeu.

7. POURSUITE DES ACTIVITÉS SPORTIVES, RÉCRÉATIVES, TOURISTIQUES ET CULTURELLES

Cet enjeu doit faire l'objet d'efforts particuliers afin de bonifier l'offre d'activités disponibles dans la région métropolitaine de Montréal. Ainsi, les objectifs présentés visant à maintenir la disponibilité d'activités (7.1 et 7.2) sont pertinents. Par contre, nous croyons qu'il serait possible de bonifier cette offre en prévoyant des aménagements pour certaines activités trop peu accessibles. Spécifiquement, il nous semble nécessaire de développer davantage d'espaces verts et des espaces pour la pratique du vélo de montagne, discipline en croissance depuis plusieurs années au Québec. Des infrastructures connexes (pumptracks, véloparcs, jardins de la circulation, etc.) devraient être aménagées sur l'ensemble du territoire. Ces derniers offrent de formidables opportunités d'apprentissages pour les jeunes, mais sont présentement trop rares.

AUTRES COMMENTAIRES

À travers cette réflexion sur l'aménagement du territoire et les enjeux de santé publique, nous proposons également d'explorer des mesures favorisant les déplacements actifs vers l'école.