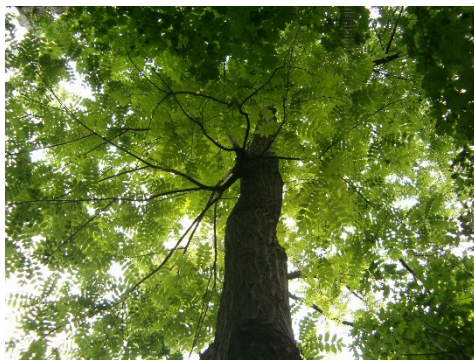


OSER LE CHANGEMENT

UN SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT QUI
RESPECTE LA CAPACITÉ DE SUPPORT DES ÉCOSYSTÈMES DE
LAVAL



CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE LAVAL | 3235, BOULEVARD SAINT-MARTIN EST, LOCAL
218, LAVAL, H7E 5G8

FÉVRIER 2017

TABLE DES MATIÈRES

Présentation du CRE de Laval	1
Avant-propos.....	1
Introduction	2
1 - Le processus de consultation	3
2 - Parti d'aménagement.....	3
2.1 Vision stratégique	4
2.2 Concept d'organisation spatiale.....	5
2.3 Engagement phare	13
2.4 Grandes orientations, objectifs et actions.....	14
3 - La densification	23
Conclusion	25
Principales recommandations	26
Annexe I – Carte des milieux naturels de Laval	28

PRÉSENTATION DU CRE DE LAVAL

Le Conseil régional de l'environnement (CRE) de Laval est un organisme à but non lucratif qui regroupe des individus, des organismes privés ou des organismes publics intéressés à la protection et à l'amélioration de l'environnement et de la qualité de vie. Le CRE de Laval se préoccupe des dimensions sociale, environnementale et économique dans une perspective d'équité afin d'assurer un développement qui réponde aux besoins présents sans priver les générations futures d'une qualité de vie enviable.

Le CRE de Laval regroupe 85 membres répartis comme suit : 66 citoyens, 14 organismes environnementaux, 1 autre organisme, 2 entreprises de moins de 25 employés, 1 institution et la Ville de Laval. Son conseil d'administration est composé de 7 membres dont 3 sont des citoyens et 4 proviennent d'organisations diverses telles que :

- Comité de Protection de l'Environnement de Saint-François;
- Éco-Nature;
- Centre d'interprétation de l'eau;
- Patrimoine en tête.

L'objectif du CRE de Laval est de soumettre des solutions constructives qui tendent vers un développement **respectueux de la capacité de support des écosystèmes** et qui assurent une meilleure qualité de vie et un environnement sain pour les générations présentes et futures.

AVANT-PROPOS

Depuis plusieurs décennies, le concept de collectivités viables est promu à travers le monde. Pour le Conseil régional de l'environnement (CRE) de Laval, il est souhaitable que la région de Laval et ses citoyens adoptent ce modèle de développement urbain.

L'organisme Vivre en Ville, spécialisé dans le développement de collectivités viables, a proposé une conception de la planification urbaine dont nous nous sommes largement inspirés dans ce mémoire et qui a orienté notre réflexion pour repenser le développement urbain de la ville de Laval.

Les points centraux de ce document s'articulent principalement autour de l'aménagement urbain, des transports collectifs et actifs, du territoire agricole et des milieux naturels.

INTRODUCTION

Depuis 2014, la ville de Laval a tenu plusieurs consultations à propos de sa vision *Repensons Laval* et du *Schéma d'aménagement et de développement révisé, premier projet (SADR-1) de la ville de Laval*. Lors du lancement de la période de consultation, monsieur Marc Demers, maire de Laval disait : « **Le schéma d'aménagement constitue un document officiel de planification de la plus haute importance. Il arrime notre vision stratégique à des lignes directrices et à des cibles claires, notamment sur les plans de l'organisation physique du territoire, de la densité et de la couverture végétale. Ce sont ces éléments qui guideront nos décisions dans les 15 prochaines années.** »

De plus, dans le document SADR-1, monsieur le Maire invitait les citoyens et les organisations à participer à la démarche de consultation : « **Je vous encourage à lire les pages qui suivent et à nous faire part de vos commentaires. Nous nous engageons à les analyser pour préparer le second projet de schéma. Le cadre de vie que nous y dessinons sera le vôtre et celui de vos enfants. Puisse-t-il être à l'image de vos désirs et de vos suggestions!** »

Le CRE de Laval répond à cette invitation avec enthousiasme. L'organisme reconnaît que le premier projet de Schéma d'aménagement et de développement (SADR-1) déposé par la Ville comporte de nombreuses mesures associées à l'environnement. En matière d'environnement, pour porter fruit, les orientations doivent être claires! Elles doivent s'appuyer sur des engagements fermes et détaillés, sur une réglementation efficace, sur l'identification d'indicateurs appropriés, mesurables, suivis et publiés. Le succès de ce développement est conditionnel à l'atteinte des objectifs en matière de qualité de vie et de qualité de l'environnement. C'est dans cette volonté de résultats tangibles et durables que ce mémoire a été rédigé.

Pour le CRE, la priorité est que la Ville s'engage formellement dans le prochain Schéma d'aménagement à ce que le **développement du territoire se fasse en respectant la capacité de support des écosystèmes de Laval**. Nous précisons au Chapitre 2 comment cet engagement devra être formulé et de quels paramètres il doit être assorti pour être respecté.

Dans notre démarche, nous avons aussi porté une attention particulière à la **Section 2 du projet de SADR-1 Portrait du territoire**. Nous y avons relevé plusieurs erreurs et un manque d'harmonisation avec les autres sections du document. Le CRE de Laval a donc jugé bon de rencontrer la Ville de Laval l'automne dernier pour lui faire part des lacunes et des irrégularités retrouvées dans le SADR-1.

Par la suite, le CRE a décidé de concentrer son analyse sur les principes, actions et orientations présentés au Chapitre 3 **parti d'aménagement du SADR-1** et sur **l'importante question de la densification à laquelle il consacre un chapitre**. Puisque les sujets traités dans les autres chapitres du SADR-1 sont déterminés par les orientations définies au Chapitre 3, le CRE réserve ses commentaires sur les autres chapitres pour plus tard.

Dans ce mémoire, le CRE propose plusieurs actions susceptibles de bonifier le Schéma d'aménagement et de développement. Les principales recommandations ont été résumées et présentées en annexe.

1 - LE PROCESSUS DE CONSULTATION

Avant de commenter le projet de schéma d'aménagement lui-même, nous désirons donner notre avis sur le processus de consultation. Le CRE de Laval et d'autres citoyens et organisations participant aux séances de consultation ont jugé le processus parfois trop directif, le temps alloué aux échanges trop court, les sujets abordés trop restreints et les conclusions et résumés semblaient écrits d'avance.

Recueillir l'avis de la communauté et obtenir son consentement pour définir les futures orientations de la Ville sont essentiels et gages de succès. Aucun effort ne doit être ménagé pour écouter attentivement les citoyens qui, en leur propre nom ou au nom d'organisations qu'ils représentent, se mobilisent pour participer à l'exercice de la consultation. Un schéma d'aménagement ne doit pas être uniquement un outil de l'administration municipale, il doit être un document porteur d'espoir d'un milieu de vie sain et agréable pour les occupants d'aujourd'hui et de demain. Cet outil se veut également un rempart contre le développement anarchique.

Le processus de consultation doit être ouvert, efficace et sincère et surtout, il doit viser à intégrer les bonnes idées des participants qui, le CRE en témoigne, sont nombreuses et pertinentes. La démarche de consultation ne doit pas être considérée comme un exercice obligé, mais plutôt comme une réelle occasion à la fois profitable et essentielle d'enrichir le projet d'aménagement.

Le CRE estime que la Ville gagnerait à améliorer le processus de consultation de façon à donner à ceux qui y participent, la conviction que leur voix a été entendue et que des idées novatrices sont retenues.

2 - PARTI D'AMÉNAGEMENT

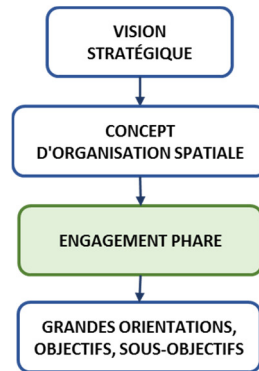
En introduction au chapitre 3 du SADR-1 portant sur le **Parti d'aménagement**, on lit : « *Ce chapitre constitue en quelque sorte le cœur du schéma d'aménagement et dicte la direction à prendre en matière d'aménagement et de développement* ». Le CRE partage ce point de vue, c'est pourquoi le contenu de ce chapitre a été analysé attentivement.

Le CRE se réjouit du fait que la Ville de Laval indique dans SADR-1 qu'elle désire dessiner la Ville de demain « ... **dans une perspective de développement durable** », c'est-à-dire que son développement se fera de façon à permettre aux générations futures de profiter des mêmes possibilités d'accomplissement que la génération actuelle. Pour le CRE, cela signifie que le développement du territoire de Laval devra se faire **en respectant la capacité de support des écosystèmes**. Or, plusieurs indices montrent que, dans trop de domaines, cette capacité a déjà été dépassée : une grande partie des ruisseaux, des boisés et des milieux naturels que comptait l'île Jésus ont disparu, la baignade n'est plus possible dans les rivières qui ceignent la Ville parce qu'on y rejette encore trop souvent des eaux usées non traitées. Pour les mêmes raisons, la consommation des poissons qu'on peut y pêcher est limitée, le bruit dépasse les normes acceptables près de certains axes routiers, de même que le smog et la pollution de l'air incluant la poussière liée aux carrières, l'objectif de protection de 17 % des milieux naturels exigé par la CMM sera difficilement atteignable parce que l'on a déjà détruit trop de ces milieux, les îlots de chaleur rendent certains secteurs impraticables aux activités humaines lors des canicules, etc. Ce

n'est pas cet héritage que nous désirons laisser à nos enfants. Nous voulons, nous devons et nous pouvons faire mieux.

Nous croyons que la Ville de Laval doit planifier son développement selon les **cinq piliers de la VISION STRATÉGIQUE** telle qu'amendée par le CRE afin d'**OSER LE CHANGEMENT** et subordonner ses grands objectifs de développement à UN ENGAGEMENT PHARE destiné à guider ses actions en matière d'aménagement et à se commettre d'une façon crédible et sincère envers ses citoyens.

La structure du Parti d'aménagement proposée par le CRE se présente alors de la façon suivante :



Nous décrivons plus en détail à l'article 2.3 les conditions assorties à cet engagement phare pour permettre sa concrétisation.

2.1 VISION STRATÉGIQUE

Au printemps 2015, la Ville de Laval lançait sa vision stratégique **Urbaine de nature, Laval 2035**. Cette vision stratégique s'articule autour de cinq piliers : **vivante de nature, séduisante de nature, humaine de nature, entreprenante de nature et engagée de nature**.

Le CRE se réjouit de l'utilisation du mot **nature** dans chacun des cinq piliers de sa vision stratégique, car cela marque d'une façon déterminante la volonté de la Ville de planifier son développement en **respectant la capacité de support des écosystèmes lavallois**. Nous désirons toutefois rappeler à la Ville que le mot **nature** a trop souvent été galvaudé et utilisé d'une façon racoleuse pour jeter de la poudre aux yeux des citoyens. Il faut donc l'assortir d'engagements environnementaux. Les commentaires qui suivent visent à donner davantage de corps et de sens à l'utilisation du mot **nature** dans cet énoncé de vision stratégique.

1^{ER} PILIER : VIVANTE DE NATURE

Nous appuyons la vision d'une ville « ... **verte et durable où il fait bon vivre et respirer.** » et soulignons que cet énoncé signifie que la Ville désire prendre un virage en faveur d'une amélioration radicale de ses politiques et de ses actions environnementales. Dans cette optique, nous recommandons l'ajout de cette phrase : « **Consciente de la valeur, mais aussi de la rareté et de la fragilité des milieux naturels qui ont échappé au développement, elle les conserve tous pour les générations présentes et futures.** »

2^E PILIER : SÉDUISANTE DE NATURE

Nous recommandons l'ajout dans cet énoncé des mots suivants : « ... **voies piétonnes...** » et : « ... **la protection des paysages...** »

3^E PILIER : HUMAINE DE NATURE

Nous recommandons de remplacer le mot « ... **grandit...** » par « ... **épanouit...** » qui, sans interdire la croissance, souligne davantage l'enrichissement social de la communauté que son augmentation quantitative. De plus, nous recommandons de tenir compte et d'inclure ses différentes politiques (politique de l'activité physique, politique régionale de développement social, etc.) dans l'élaboration de ce grand chantier qu'est le schéma d'aménagement.

4^E PILIER : ENTREPRENANTE DE NATURE

Voici le texte que nous recommandons pour cet énoncé : « *En 2035, Laval s'impose comme la deuxième ville en importance du Québec. Forte de sa créativité, de son dynamisme et de la diversité de son économie, elle attire et stimule l'entrepreneuriat vert et attire les organisations qui s'insèrent dans le tissu social et contribuent à sa prospérité **sans altérer la qualité de vie des citoyens, l'environnement et les écosystèmes.*** »

5^E PILIER : ENGAGÉE DE NATURE

Nous recommandons la modification suivante au texte : « ... *une gestion agile, éthique, **verte et ouverte...*** »

2.2 CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

Le **concept d'organisation spatiale** proposé au Schéma d'aménagement et de développement identifie **quatre grandes idées** en matière d'aménagement du territoire ainsi que les différentes composantes urbaines sur lesquelles la Ville de Laval entend travailler au cours des deux prochaines décennies. Voici nos commentaires à propos des idées proposées.

1^{ÈRE} IDÉE : L'ÉQUILIBRE ENTRE LE DÉVELOPPEMENT URBAIN ET LA PRÉSERVATION DES MILIEUX NATURELS ET AGRICOLES

La valeur et les bienfaits des espaces verts, des cours d'eau et des boisés en milieu urbain et périurbain ont été amplement documentés et ne sont plus à prouver. Leur présence comporte de

nombreux avantages : la captation de polluants et contaminants, la production d'oxygène, la constitution de paysages apaisants et de lieux de pratique d'activités récréatives, la régularisation de la température et des débits d'eau, la diminution de l'érosion, le bien-être, la protection des cours d'eau et de l'eau potable, le maintien d'une biodiversité riche et unique, etc. Tous ces bienfaits contribuent à maintenir la qualité du milieu de vie et la santé des Lavallois.

Or, aucun équilibre n'est possible entre le développement urbain et la préservation des milieux naturels autrement que dans le **respect de la capacité de support des écosystèmes**. Voyons comment nous pouvons y parvenir.

ZONE AGRICOLE

La Ville de Laval est à la fois une région urbaine et une région agricole, un centre de transformation et de distribution, et un milieu de recherche bioalimentaire. De plus, les terres agricoles de Laval sont parmi les meilleures au Québec, en raison notamment de leur fertilité naturelle et des récoltes de primeur. Les Lavallois sont privilégiés de posséder un garde-manger de choix sur leur territoire.

Pour garantir l'avenir de l'agriculture urbaine et périurbaine à Laval, il est primordial que l'aménagement du territoire soit fait dans une perspective de développement durable. Le développement harmonieux et durable de l'agriculture à Laval repose d'abord et avant tout sur une utilisation judicieuse des ressources de son territoire au moyen d'une planification intégrée. Cette planification d'ensemble doit comprendre le cadre bâti, les équipements et les infrastructures déjà existants, l'adoption de politiques et d'incitatifs favorisant les saines pratiques agricoles et l'achat local, la création de zones tampons, la protection de la zone agricole et des milieux naturels (bois, forêts, cours d'eau, milieux humides). Elle doit aussi tenir compte des besoins et aspirations des générations présentes et futures.

MILIEUX NATURELS D'INTÉRÊT

Depuis des décennies sur le territoire de Laval, les milieux naturels ont été perçus comme des obstacles au développement, de sorte qu'une grande proportion d'entre eux a été détruite ou altérée. La surface qu'ils occupent aujourd'hui a dramatiquement diminué. La situation des milieux naturels qui subsistent est souvent précaire. Pour ces raisons, le CRE de Laval estime que **tous les milieux naturels encore présents à Laval doivent bénéficier d'un statut de conservation particulier**. Comme nous l'avons démontré, les milieux humides remplissent de multiples fonctions, notamment sur le plan écologique, biochimique, hydrologique et procurent de nombreux avantages pour la collectivité.

La Ville de Laval doit donc accorder le **statut de conservation** à l'ensemble des milieux naturels (comprenant les milieux naturels d'intérêt et les milieux naturels d'intérêt écologique) sur son territoire pour atteindre au moins 17 % d'aires protégées. Toute la collectivité lavalloise en bénéficiera et en sera la grande gagnante. La carte 3.1 devrait donc être modifiée afin d'indiquer d'une façon plus précise **tous les milieux naturels** répertoriés sur le territoire de Laval.

BERGES, MILIEUX HUMIDES, PLANS D'EAU ET PLAINES INONDABLES

Ces milieux sont particulièrement riches sur le plan biologique. Ils offrent nourriture, protection et habitat à de nombreuses espèces fauniques et floristiques qui en sont totalement dépendantes. Laval héberge près d'une centaine d'espèces en péril ou susceptibles d'être désignées. Une bonne proportion de la faune et de la flore du Québec s'y trouve; une richesse unique, mais fragilisée.

Telles de grosses éponges, les milieux humides et les plaines inondables régularisent le débit des cours d'eau en emmagasinant les eaux de crue et de précipitation, et en les libérant progressivement et lors des périodes de sécheresse. La rétention et l'évaporation d'une partie des eaux de précipitations réduisent ainsi les risques d'inondation et les surverses. En stockant l'eau, ils favorisent aussi la recharge des nappes souterraines indispensables aux êtres humains et à l'environnement. Ce sont enfin des puits efficaces pour emmagasiner le carbone.

En plus de protéger les portions terrestres de ces écosystèmes cruciaux, la Ville doit prendre des engagements fermes et détaillés en matière de réduction, voire d'élimination des surverses et de protection des plans d'eau, autant à l'égard des ruisseaux intérieurs que des rivières des Prairies et des Mille-Îles.

Comme la Ville de Laval est responsable de l'application et du respect de la Loi sur les compétences municipales et de la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables (PPRLPI) en terres privées, elle doit veiller au respect de la réglementation le long des rives des rivières des Prairies, des Mille-Îles et des ruisseaux. En tant que propriétaire de plusieurs rives elle doit prêcher par l'exemple sur ses propriétés. Le CRE rappelle qu'à plusieurs reprises, il a demandé à la Ville de Laval, sans grand succès, de végétaliser ses rives et de cesser de couper la végétation en bordure des cours d'eau.

SECTEURS D'EXPANSION URBAINE

Les plus importants critères retenus par les personnes et les entreprises lorsque vient le temps de choisir leur lieu de résidence ou d'établissement sont sans doute la qualité des services et la qualité du milieu de vie. Avec ses rivières, ses milieux naturels et son milieu agricole, Laval profite d'atouts indéniables, mais le développement anarchique que la Ville a connu durant de trop nombreuses années a fait diminuer d'une façon dramatique le nombre et la superficie des milieux naturels sur son territoire. Pour garder son pouvoir d'attraction, la Ville doit impérativement s'engager à protéger les milieux naturels qui restent. Le CRE propose donc de modifier le texte du paragraphe portant sur ce volet de la façon suivante :

*« Le développement des secteurs d'expansion urbaine fera l'objet d'une priorisation en fonction de différents critères, tel que la capacité des infrastructures municipales (station de production d'eau potable, station d'épuration des eaux usées, égouts et aqueduc), **la capacité de support des écosystèmes**, la déserte en transport collectif, etc. »*

En plus de renforcer l'image de la Ville en matière de qualité de vie, cette modification a l'avantage de démontrer qu'elle reconnaît **les milieux naturels comme infrastructures vertes et bleues** municipales et qu'elle tient à les conserver.

La mise en valeur de ces potentiels (espaces verts et bleus, zone agricole, réseau cyclable, quartiers et rangs patrimoniaux, etc.) renforcerait la capacité d'attraction de Laval au plan économique, résidentiel, récréatif et touristique. De plus, cela entraînera une « plus-value » significative pour les propriétés situées à proximité des espaces naturels.

Le CRE de Laval croit qu'en conservant son patrimoine naturel, architectural, agricole et culturel et en développant un réseau de transport (collectif et actif) efficace, **Laval s'engagerait définitivement dans la voie du développement durable qui respecte la capacité de support des écosystèmes.**

2^E IDÉE : LA COMPLÉMENTARITÉ ENTRE LES PÔLES DE QUARTIER, LE CENTRE-VILLE ET LES GRANDS PARCS URBAINS

Le CRE propose d'ajouter « ... et les grands parcs urbains » au titre de cette idée.

PÔLES DE QUARTIER

Nous nous réjouissons de constater que plus de 50 ans après la disparition des patelins à l'origine de Laval, les citoyens et citoyennes s'identifient toujours à leur quartier et qu'ils y sont attachés. Les mesures encourageant la mobilité active et la présence d'espaces naturels et de commerces de proximité accentuent ce sentiment d'appartenance et de bien-être tout en favorisant l'achat local.

La Ville de Laval doit donc réfléchir à l'idée d'ajouter d'autres pôles de quartier à ceux identifiés au SADR-1 comme celui de Chomedey (l'Abord-à-Plouffe), Vimont (autour de l'intersection des boulevards St-Elzéar et des Laurentides), Saint-François Sud-Est et la pointe est de l'île.

CENTRE-VILLE

Le centre-ville de Laval se veut *un lieu de rassemblement pour les Lavallois et de rayonnement à l'échelle métropolitaine, soit un véritable centre-ville multifonctionnel, attractif, dynamique, convivial et animé. Par son accessibilité, sa densité résidentielle, les terrains à développer...*

Afin d'être un centre-ville comme le désire la Ville de Laval, celle-ci doit développer et intégrer des réseaux piétonnier et cyclable. Elle doit implanter un réseau de vélo libre-service basé sur le modèle du « BIXI » puisque les distances à parcourir seraient relativement courtes et faciles à franchir si l'on se fie au périmètre du centre-ville.

De plus, la Ville de Laval compte beaucoup sur la densification de l'occupation du centre-ville ce qui est très bien, pour autant qu'elle se fixe des objectifs élevés et qu'elle se donne des indicateurs pertinents en ce qui concerne notamment la qualité de l'air, les niveaux sonores, les volumes d'eaux usées et pluviales produites, les taux d'espace vert par habitant, les taux de criminalité et la mixité sociale. Si elle désire se démarquer comme les villes de Vancouver, Portland, Mendoza, Helsinki, Bangkok, New York, etc., la Ville de Laval doit conserver de grands espaces naturels et de grands espaces verts à l'intérieur et à proximité de son futur centre-ville. Voici une raison de plus pour conserver le bois du Souvenir, les milieux humides, le ruisseau La Pinière et des espaces pour l'agriculture urbaine et pour mettre en valeur la Route Verte nord-sud.

GRANDS PARCS URBAINS

Le CRE recommande à la Ville de Laval d'ajouter le parc de Lausanne et des Prairies à la liste de ses grands parcs urbains. La Ville devrait aussi travailler activement à renforcer la valeur et la protection de la rivière des Mille-Îles en étendant la protection à toutes les îles de la rivière, en s'engageant à y éliminer les surverses à moyen terme et en agissant en concertation avec les municipalités de la rive nord. Sans ces mesures, il ne sera pas possible de rouvrir des plages sur la rivière des Mille-Îles. De plus, la Ville doit envisager la création de parcs linéaires notamment le long de l'autoroute 440 ou de la voie ferrée du Canadien Pacifique.

3^E IDÉE : LE LIEN INDISSOCIABLE ENTRE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET LA PLANIFICATION DU TRANSPORT

Le CRE de Laval est heureux de constater que la Ville de Laval va amorcer un virage en faveur d'un aménagement du territoire qui favorisera et encouragera les transports collectif et actif.

Pour le CRE de Laval et la communauté lavalloise, un modèle d'aménagement du territoire qui favorise les transports collectif et actif et qui respecte la capacité de support des écosystèmes est susceptible de réduire les GES et leurs effets sur le climat, de réduire la consommation d'énergie associée au transport automobile et au camionnage, d'améliorer la qualité de l'air et de diminuer la pression sur les milieux naturels et le territoire agricole.

Les conséquences néfastes de l'aménagement non structuré du territoire et de l'utilisation croissante de l'auto solo se font sentir depuis longtemps et ont des impacts mesurables aux niveaux environnemental, social et économique. Les effets connus et appréhendés de nos modes de transport doivent dès maintenant orienter nos choix ainsi que nos comportements individuels et nos pratiques collectives en matière d'environnement, de société et d'économie.

RÉSEAU AUTOROUTIER ET ROUTIER

Les réseaux routier et autoroutier sont nécessaires au développement du territoire. Il est cependant faux de prétendre que le développement des réseaux routier et autoroutier va désenclaver certains secteurs et régler tous les problèmes de congestion reliés au transport des personnes et des marchandises. Le CRE de Laval souligne que, malheureusement, les projets de construction ou d'élargissement de rues, d'autoroutes ou de ponts sont toujours présentés par les promoteurs comme des solutions à des problèmes de fluidité, mais que les impacts sur l'environnement, la santé, les milieux naturels, le territoire agricole et l'économie sont toujours minimisés.

Pourtant, de nombreuses études démontrent que ces travaux augmentent l'étalement urbain, les embouteillages, la pollution atmosphérique, le bruit et le nombre d'accidents graves. Des impacts significatifs sont aussi mesurables sur les milieux naturels, le territoire agricole, l'économie et les temps de déplacement (relation famille-travail).

Pour toutes ces raisons, les réseaux routier et autoroutier doivent être analysés dans une perspective globale qui tienne compte de la capacité de support des écosystèmes, de l'ensemble de ses impacts sur le développement durable de la communauté lavalloise et des régions

limitrophes comme le démontre le CRE de Laval dans son mémoire sur le parachèvement de l'autoroute 19.

http://www.credelaval.qc.ca/downloads/10-10-2014_MemoireA19_CREDELAVAL_final.pdf

En ce XXI siècle, nous devons penser et agir autrement en matière de mobilité et d'aménagement du territoire. Il serait préférable que la Ville de Laval, en collaboration avec les instances gouvernementales, les organismes environnementaux, sociaux et économiques mettent en place des alternatives nouvelles qui résoudront les problèmes actuels et futurs de circulation sur les réseaux routier et autoroutier lavallois. Voici quelques villes qui ont pris le virage du transport collectif : Portland, Curitiba, Berlin et Bogotá (*Transmilenio*).

Ces alternatives devront entraîner une diminution du nombre de véhicules qui circulent sur le territoire de la Ville de Laval, une augmentation de l'accessibilité et de l'efficacité des transports collectif et actif. Il est impératif de faire la promotion d'autres mesures favorisant le transport en commun et le transport actif tout en encourageant un aménagement du territoire qui protège l'environnement, la santé et la sécurité des citoyens.

TRANSPORTS COLLECTIF ET ACTIF

Le territoire de la Ville de Laval a été développé selon une trame de banlieue, la priorité étant toujours accordée à l'automobile. Le CRE constate avec plaisir que, depuis peu, la situation est en train de changer. Sur les grands boulevards lavallois, on voit apparaître de nouvelles voies réservées pour le transport collectif et des pistes cyclables. Mais, des efforts supplémentaires doivent être déployés afin de doter Laval d'un réseau cyclable complet, sécuritaire, fonctionnel, efficace et ouvert à l'année.

On trouve déjà, sur le territoire de Laval, la Route Verte (réseau cyclable national), qui traverse Laval du nord au sud en plein centre et d'est en ouest dans le nord de Laval, mais la Ville de Laval doit bonifier son réseau régional et national afin d'améliorer ses liens avec la rive nord et Montréal.

En ce qui a trait au transport en commun, il a plusieurs fois été démontré que son succès était toujours précédé par l'adoption de mesures incitatives ou par la mise en place d'initiatives adaptées aux besoins. Le succès d'achalandage des stations de métro de Laval en est le meilleur exemple. Il faut poursuivre le travail en ce sens en favorisant prioritairement les mesures les moins coûteuses et les plus susceptibles de porter fruit à court terme comme les voies réservées, le covoiturage, la signalisation, les tarifs incitatifs et l'augmentation de la fréquence de passage des véhicules de transport en commun.

AIRES TOD

Tel que préconisé dans le SADR-1, l'aménagement de *Transit-Oriented développement* (TOD) permettra aux différents quartiers de se développer en un centre dynamique et diversifié.

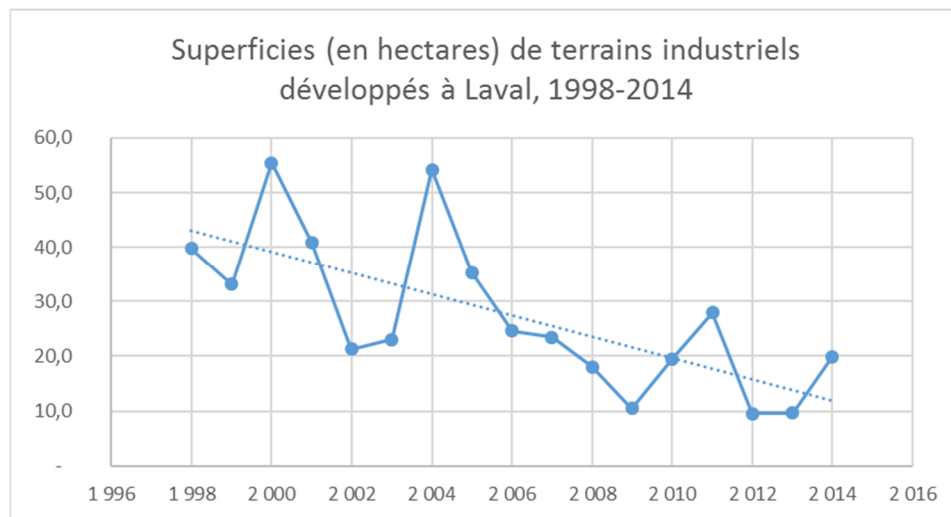
La densification et la diversification des usages rendent les quartiers plus viables, plus attrayants et plus durables. Le concept de densification, tel que celui de TOD, préconise la mixité résidentielle et la mixité des usages. Dans ce type de développement, on encourage la

diversification des types de bâtiments destinés à l'habitation (grâce à la modification des hauteurs et de l'architecture des bâtiments) afin de réduire l'effet de densité (Vivre en ville, 2004). La mixité des usages freine l'étalement urbain et permet aux résidents d'avoir accès à des commerces qui offrent biens et services, des institutions locales, des équipements et des espaces communautaires et récréatifs et mêmes des lieux de travail de proximité. Le temps de déplacement en transport actif ou collectif est alors écourté et cela favorise et encourage la relation famille-travail.

4^E IDÉE : LA PLANIFICATION DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Le CRE de Laval reconnaît que le développement économique fait partie des enjeux dont une ville doit s'occuper afin de permettre à ses citoyens de profiter de la disponibilité de biens, de services et d'emplois à proximité, mais déplore l'absence presque totale d'orientations environnementales dans cette idée. Comme une grande partie des milieux naturels ont déjà été sacrifiés au développement, la Ville doit, dans cette idée, marquer clairement son intention d'attirer des entreprises plus vertes dans leur implantation et leurs opérations.

De plus, le CRE de Laval ne partage pas la prévision de 360 ha entre 2016 et 2031 faite par la Ville (p.309 du SADR-1) pour les besoins en espaces industriels. En effet, comme le montre le graphique ci-dessous préparé par le CRE, les besoins en espaces industriels se situeraient davantage autour de 15 ha par année (240 ha de 2016 à 2031) si on se fie à la tendance observée depuis 1996. Enfin, la Ville doit planifier le développement de son secteur industriel non seulement en fonction de la demande en espace, mais surtout en fonction de la capacité des écosystèmes à supporter ses activités.



Données tirées du SADR-1

En tenant compte du **peu d'espaces vacants**, des **milieux naturels restants** et de la **lutte et de l'adaptation aux changements climatiques** auxquelles nous devons faire face, la Ville doit bien identifier et bien définir les grandes orientations environnementales pour les entreprises dans le SADR-1. Ces orientations doivent guider la planification et le développement économique non

seulement des entreprises qui choisiront de s'établir à Laval, mais aussi de celles qui y sont déjà établies.

COMMENTAIRES GÉNÉRAUX

1. Plutôt que d'utiliser les mots *préserver*, *sauvegarder* et *protéger* pour parler de la conservation des milieux naturels, il serait plus juste d'utiliser le mot **CONSERVER** reconnu par la communauté internationale.
http://www.rmnat.org/wp-content/uploads/2013/11/Terminologie_de_la_conservation.pdf
2. Dans la *Section 3. PARTI D'AMÉNAGEMENT*, la Ville de Laval présente le concept d'organisation spatiale d'une façon très compartimentée. Pourtant, on devrait toujours avoir une vue d'ensemble du territoire. La **1re idée** qui consiste à viser *l'équilibre entre le développement urbain et la préservation des milieux naturels et agricoles* **devrait donc se retrouver dans les trois (3) autres idées**. Comme le CRE a plus d'une fois démontré que cet équilibre a déjà été rompu au détriment des milieux naturels, la Ville a fort à faire pour corriger la situation.
3. Les divers lieux d'organisation spatiale présentés sur la carte no 3.1 sont à trop petite échelle et leurs contours trop mal définis pour être analysés et commentés. La Ville devrait fournir, aux fins de consultation citoyenne, des cartes à plus grande échelle et plus précises.
4. Afin d'obtenir des résultats significatifs, nous tenons à rappeler à la Ville de Laval qu'elle doit tenir compte des éléments ci-dessous et qu'elle doit avoir une vue d'ensemble dans son schéma d'aménagement et de développement révisé :
 - ✓ **Les modes de transport** : privilégier le transport collectif (train, autobus, métro), développer le transport actif (plus de voies réservées pour le vélo et la marche), encourager le covoiturage afin de diminuer notre dépendance au pétrole;
 - ✓ **La densification du bâti** : favoriser le multilogement, des maisons en rangées, des tours d'habitation à proximité des gares, stations de métro et terminus d'autobus;
 - ✓ **L'énergie** : mettre en place un programme d'économie d'énergie (isolation des bâtiments, matériaux isolants fabriqués au Québec et création d'emplois dans toutes les régions), développer, favoriser et encourager des énergies vertes et renouvelables;
 - ✓ **Les matières résiduelles** : Prioriser une saine gestion des matières résiduelles en respectant l'ordre suivant : la réduction, la réutilisation, le recyclage et le compostage (3R-C) de façon intensive dans une perspective de régionalisation, de démocratisation et de responsabilité élargie des producteurs de biens;
 - ✓ **La santé** : augmenter les occasions et les activités (principalement la marche et le vélo) susceptibles d'améliorer la forme physique, en réduisant les distances de déplacement vers les biens et services (services de proximité);
 - ✓ **L'agriculture** : favoriser et encourager une agriculture de proximité et plus respectueuse de l'environnement, assurer la pérennité des territoires agricoles, mieux encadrer l'utilisation des pesticides;
 - ✓ **Les écosystèmes et la biodiversité** : prioriser la conservation, la protection et la mise en valeur des écosystèmes, tenir compte de la valeur économique des services rendus

par les écosystèmes et créer des corridors favorisant le déplacement et la pérennité des espèces;

- ✓ **L'équilibre écologique** : aménager le territoire en respectant la capacité de support des écosystèmes, lutter contre les espèces envahissantes et revoir nos pratiques en matière d'aménagement paysagé;
- ✓ **La sécurité des personnes** : améliorer sans cesse et rendre plus efficaces les mesures d'urgence face aux perturbations et phénomènes environnementaux changeants et aux zones à risque par exemple les zones inondables et les îlots de chaleur;
- ✓ **La participation citoyenne** : encourager et favoriser une plus grande participation citoyenne dans l'aménagement du territoire;
- ✓ **L'accès à l'information** : donner accès à toutes les informations de nature à protéger le droit à un environnement sain et équilibré qui est enchâssé dans notre Charte des droits et libertés de la personne depuis 2006.

2.3 ENGAGEMENT PHARE

L'élaboration du schéma d'aménagement et de développement est complexe et certainement le document le plus important pour la municipalité, les organismes, les Lavallois et Lavalloises, car il oriente et définit la *vision stratégique*, le *concept d'organisation spatiale* et les *grandes orientations, objectifs, sous-objectifs et actions d'aménagement et de développement* pour les deux prochaines décennies.

Une fois le schéma d'aménagement et de développement accepté par le gouvernement du Québec, la Ville de Laval devra créer un comité de travail indépendant pour identifier des indicateurs qui serviront à faire le suivi et l'évaluation de la mise en place du schéma d'aménagement et de développement. Ainsi, ce comité pourra constater plus facilement les impacts positifs ou négatifs qu'aura le schéma d'aménagement et de développement sur notre environnement et de notre qualité de vie et en conséquence, la Ville de Laval pourra ajuster ses pratiques, ses objectifs de développement ou sa réglementation.

Le CRE croit donc qu'en plus de présenter les grandes orientations d'aménagement et de développement proposées, le Schéma d'aménagement doit comporter un Engagement phare de la Ville qui, en une phrase, guiderait sa démarche. En prenant cet engagement envers ses citoyens, la Ville leur indiquerait qu'elle entend se donner véritablement les moyens de réussir, de mesurer objectivement l'atteinte des objectifs d'aménagement annoncés au Schéma d'aménagement et qu'elle est prête à corriger le tir si les objectifs ne sont pas atteints.

Voici l'Engagement phare proposé par le CRE :

**« LA VILLE S'ENGAGE ENVERS SES CITOYENS À PLANIFIER ET À DÉVELOPPER SON TERRITOIRE
EN RESPECTANT LA CAPACITÉ DE SUPPORT DES ÉCOSYSTÈMES DE LAVAL »**

Pour assurer sa réalisation, cet engagement devra :

- ✓ Être assorti de grandes orientations, objectifs et sous-objectifs en lien avec l'énoncé principal;

- ✓ Faire l'objet d'une surveillance à l'aide d'indicateurs mesurés régulièrement dont les résultats seront publiés dès qu'ils seront obtenus. Ces indicateurs viseraient à mesurer l'état des écosystèmes et de la qualité de vie : **qualité de l'eau, de l'air et du sol, pollution par le bruit et la luminosité, gestion des matières résiduelles, qualité et utilisation des transports collectif et actif, surface d'espaces verts et de milieux naturels par habitant**, émissions de GES (PPM de dioxyde de carbone, de méthane, etc.), pertes, restauration et conservation de milieux naturels, augmentation ou diminution des îlots de chaleur, etc.
- ✓ Entraîner une révision de la réglementation selon les résultats obtenus de façon à ce que les objectifs environnementaux soient atteints.

En adoptant cette démarche, la Ville de Laval donnerait tout son sens à la vision présentée dans le document *Repensons Laval, Urbaine de nature, Laval 2035!*

2.4 GRANDES ORIENTATIONS, OBJECTIFS ET ACTIONS

Pour illustrer sa vision du développement, le CRE de Laval se permet dans ce chapitre de regrouper, de modifier ou de prioriser différemment les grands objectifs et de faire des recommandations en lien avec **l'ENGAGEMENT PHARE proposé**.

1^{ER} OBJECTIF : INTÉGRER LES MILIEUX NATURELS AU CŒUR DE LA PLANIFICATION ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE.

SOUS-OBJECTIFS

- **Identifier clairement les milieux naturels (forêts, bois, îles, berges, plaines inondables et milieux humides) à conserver. Ainsi, la Ville de Laval devrait avoir sur son territoire un minimum de 17 % d'aires protégées pour 2021, et ce afin de maintenir la biodiversité (voir carte en annexe).**
- **Identifier et conserver les rivières** (qui sont aussi les sources d'approvisionnement en eau potable) **et les ruisseaux.**
- **Gérer les eaux de surface selon une approche par bassin versant :**
 - **En diminuant les surfaces minéralisées;**
 - **En réduisant le captage des eaux pluviales ou de fonte à la source;**
 - **En conservant les milieux naturels, les rives, et le couvert forestier;**
 - **En développant et en déployant un programme rigoureux de restauration de milieux naturels.**
- **Lutter contre les îlots de chaleur par la conservation des milieux naturels, la conservation et l'accroissement du couvert forestier.**
- **Lutter contre les changements climatiques et les émissions de GES en conservant les milieux naturels et en réduisant notre dépendance au pétrole.**
- **Améliorer la qualité de l'air, de l'eau et des sols en conservant les milieux naturels.**
- **Fixer des objectifs de taux acceptables de superficies d'espace vert et de milieux naturels par personne.**

ACTIONS

Élaborer et mettre en œuvre :

- *un plan de conservation des milieux naturels (incluant les milieux humides, les rivières, les ruisseaux, les îles, les rives et les plaines inondables, les habitats des espèces à statut précaire et menacé et les éléments uniques du paysage);*
- *une politique **ainsi qu'une réglementation** relative à la gestion des cours d'eau et des ruisseaux;*
- *une stratégie d'acquisition des milieux naturels (on a juste à penser aux cas des Trois grandes îles, aux forêts, aux bois, etc.) ; cette stratégie d'acquisition quinquennale doit comprendre un échéancier, un budget annuel, des priorisations, un objectif quantitatif à atteindre en pourcentage ou en superficie par année, un objectif qualitatif et maintenir une cartographie à jour pour faire connaître l'importance et la répartition des milieux naturels sur le territoire lavallois;*
- *des stratégies parallèles de gestion des eaux de surface, complémentaires aux modes traditionnels. Pour éviter l'engorgement des réseaux d'égout, les surverses et le ruissellement, la stratégie proposée doit favoriser la recharge de la nappe phréatique dans des terrains perméables le plus près possible des lieux d'occurrence des précipitations ou de fonte et être assortie d'une réglementation appropriée;*
- *une politique **ainsi qu'une réglementation** de l'arbre permettant de mettre en valeur les qualités de l'arbre en milieu urbain. Cette réglementation doit être appliquée à l'aide de ressources budgétaires et humaines suffisantes. La réglementation doit également prévoir la conservation des arbres et des boisés;*
- *un règlement de conservation pour que les milieux naturels appartenant à la Ville de Laval aient un statut de conservation à perpétuité et qu'ils soient enregistrés dans le réseau des aires protégées du gouvernement du Québec;*
- *un plan de reboisement intensif sur les rues et dans les secteurs dépourvus d'arbres afin de lutter contre les îlots de chaleur.*

- *Collaborer et travailler en partenariat avec les organismes locaux et régionaux afin de conserver les milieux naturels, de les cartographier sur le territoire lavallois et d'assurer la mise à jour régulière des cartes. Les organismes locaux et régionaux peuvent aussi aider la municipalité à faire des acquisitions, à réaliser des aménagements, à restaurer et à mettre en valeur les milieux naturels.*

- *Mettre en valeur les cours d'eau intérieurs. À l'été 2013, le CRE de Laval en partenariat avec l'Université du Québec à Montréal, le ministère de la Faune, des Forêts et des Parcs et Environnement Canada, lançait son Projet Ruisseaux Laval. Pour mettre en valeur ses cours d'eau intérieurs, la Ville doit en connaître les caractéristiques écologique, physicochimique et hydrologique et il serait pertinent qu'elle participe au Projet Ruisseaux de Laval en partenariat avec le CRE, les Universités de Montréal et du Québec à Montréal, la Fondation de la faune du Québec et du Projet Eau Bleue RBC.*

- *Assurer l'intégrité écologique des terrains municipaux à l'intérieur des bois d'intérêt et de tous les bois et milieux naturels appartenant à la Ville de Laval (notamment le bois de la Source, le bois de l'équerre, le bois Papineau, le bois Armand-Frappier, le bois L'Orée-des-Bois, l'archipel du Mitan, etc.).*

- *Intégrer à la réglementation d'urbanisme, notamment des mesures de **conservation** des milieux naturels dans les futurs développements compris dans les zones d'aménagement écologique particulières (ZAEP); **avant d'intégrer à la réglementation d'urbanisme des mesures de conservation des milieux naturels, la Ville doit identifier les milieux naturels à conserver et elle doit les exclure des ZAEP.***

2^E OBJECTIF : IDENTIFIER, RECONNAÎTRE ET MIEUX ENCADRER LES CONTRAINTES D'ORIGINE NATURELLE ET ANTHROPIQUE DANS LA PLANIFICATION ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE.

SOUS-OBJECTIF

- *Intensifier la réhabilitation des sites contaminés pour favoriser le redéveloppement du tissu urbain ou pour l'**agriculture ou la conservation de milieux naturels.***
- ***Diminuer les principales sources de pollution de l'air, de l'eau et du sol.***

ACTIONS

- ***Élaborer et mettre en place un Plan de gestion (directeur) de l'eau par bassin versant.***
- ***Réviser et mettre en œuvre le nouveau Plan de gestion des matières résiduelles et accorder une priorité à la gestion des matières organiques et à la création et la mise en place de plusieurs écocentres notamment près des secteurs faisant l'objet d'une densification.***
- ***Créer un fonds dédié à la conservation ou à l'acquisition des milieux naturels par la captation foncière associée aux projets verts tels que l'élimination des surverses, le reboisement, la décontamination, le remembrement à des fins de conservation, les réglementations environnementales, etc.***
- ***Intégrer à la réglementation d'urbanisme des mesures favorisant la création de zones tampons entre les différentes affectations du territoire pour réduire les conflits d'usages.***
- ***Intégrer les cartes des zones inondables à l'annexe 8 et pas seulement les cotes de crues de récurrence de 2 ans, de 20 ans et de 100 ans des rivières des Prairies, des Mille-Îles et du lac des Deux-Montagnes.***

3^E OBJECTIF : DÉVELOPPER ET AMÉNAGER LE TERRITOIRE URBAIN EN PLANIFIANT ET EN INTÉGRANT LES TRANSPORTS COLLECTIF ET ACTIF.

SOUS-OBJECTIFS

- ***Prioriser les secteurs à développer et à redévelopper en lien avec la desserte en transport routier, collectif et actif et avec l'amélioration des équipements et des investissements municipaux en transport collectif et actif.***
- ***Prioriser les secteurs à développer là où sont déjà les infrastructures municipales (routes, égouts sanitaire et pluvial et l'aqueduc).***
- ***Assurer l'efficacité du transport des personnes (en déployant un réseau de voies réservées pour le transport collectif et un réseau cyclable sécuritaire, fonctionnel et efficace) et des***

marchandises, et minimiser les impacts (les accidents, le bruit, la pollution de l'air et la pollution lumineuse) du transport sur les milieux de vie.

ACTIONS

- *Poursuivre la collaboration et la réflexion avec le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'électrification des transports du Québec (MTQ), les organismes environnementaux, les sociétés et organismes de transport et les citoyens et citoyennes afin de trouver des alternatives au prolongement de l'A-440 dans le secteur ouest de Laval, à l'élargissement de l'A-13 à la hauteur du pont Louise-Bisson, au prolongement de l'A-19 jusqu'à Bois-des-Filion et à l'élargissement du pont Gédéon-Ouimet sur l'A-15.*
- **Trouver des solutions et des alternatives aux travaux de prolongement du réseau routier structurant (voir le point 14, page 3-11).**
- **Aménager le territoire de Laval de façon à favoriser les déplacements sécuritaires à pied :**
 - Aménager des passages qui mènent aux infrastructures de transport en commun, aux institutions, aux commerces et aux espaces verts ou bleus.
 - Compléter le réseau de trottoirs sur les boulevards, les grandes artères commerciales et les quartiers où la densité de population est élevée.
 - Poursuivre l'implantation du programme *À pied, à vélo, ville active !* dans toutes les écoles primaires des Commissions scolaires de Laval et Sir Wilfrid Laurier.
- **Aménager le territoire de Laval de façon à favoriser les déplacements sécuritaires et fonctionnels à vélo :**
 - Compléter le tracé actuel de la piste cyclable sur tout le pourtour de l'île Jésus.
 - Compléter le Sentier métropolitain cyclable et pédestre Oka-Mont Saint-Hilaire.
 - **Développer des axes nord-sud et est-ouest** pour encourager les déplacements à vélo pour aller étudier, travailler, se mettre en forme ou magasiner.
 - Développer le réseau cyclable pour **avoir un meilleur accès aux gares, aux stations de métro et aux terminus d'autobus.**
 - Développer le réseau cyclable pour **avoir un meilleur accès aux parcs, bois, forêts, berges, commerces, institutions, zones industrielles et attraits touristiques.**
- **Aménager le territoire de Laval pour favoriser une augmentation de l'utilisation du transport collectif et du covoiturage :**
 - Mettre sur pied un centre de gestion des déplacements et aider les employeurs à développer des stratégies de transport pour leurs employés.
 - Encourager la pratique du covoiturage et de l'auto partage.
 - **Aménager des voies réservées sur les principales artères pour le transport collectif.**
 - Travailler en collaboration avec le Ministère des Transports du Québec pour aménager des voies réservées sur le réseau autoroutier pour le covoiturage.

4^E OBJECTIF : DENSIFIER ET OPTIMISER L'OCCUPATION DU TERRITOIRE AUX POINTS D'ACCÈS ET AUX ABORDS DU RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN STRUCTURANT (GARES, STATIONS DE MÉTRO, TERMINUS D'AUTOBUS) ET DES PRINCIPAUX AXES ROUTIERS.

SOUS-OBJECTIFS POUR LES AIRES « TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT » (TOD)

- Densifier les secteurs à proximité des pôles de transport en commun et des grandes artères et des boulevards.
 - a. Les stations de métro Montmorency, Concorde et Cartier (aires TOD);
 - b. Les boulevards des Laurentides, Curé-Labelle, Saint-Martin, Chomedey, Le Corbusier, de la Concorde, Dagenais et Daniel-Johnson;
 - c. Les gares Sainte-Rose et Concorde (aires TOD).
- Favoriser l'implantation de nouveaux bâtiments en intégrant une échelle de hauteur décroissante des bâtiments, quatre (4) étages et plus près des accès et aux abords du réseau de transport collectif structurant et trois (3) étages (hauteur maximum de 10 mètres) près des quartiers existants.
- Développer une mixité et une complémentarité des usages en respectant les quartiers existants et leurs communautés.
- Favoriser un aménagement urbain permettant de restreindre le temps de déplacement entre le domicile et le pôle central du quartier (bureaux, commerces de proximité, institutions) entre 8 et 12 minutes.
- **Limiter les cases de stationnement et les intégrer à l'intérieur des bâtiments.**
- **Conserver et créer des milieux naturels et des espaces verts.**
- **Maintenir et accroître le couvert forestier** pour lutter contre les îlots de chaleur, améliorer la qualité de l'air et diminuer l'érosion.
- **Maintenir ou rétablir la perméabilité du sol** dans les secteurs développés et à développer.

SOUS-OBJECTIFS POUR LES PRINCIPAUX AXES ROUTIERS

- Limiter la hauteur des bâtiments à quatre (4) étages (16 mètres maximum) le long des principaux axes routiers.
- **Conserver et créer des milieux naturels et des espaces verts.**
- **Limiter les cases de stationnement et les intégrer à l'intérieur des bâtiments.**
- **Maintenir et accroître le couvert forestier** pour lutter contre les îlots de chaleur, améliorer la qualité de l'air et diminuer l'érosion.
- Limiter la hauteur des bâtiments à deux ou trois (3) étages (hauteur maximum de 10 mètres) dans TOUS les secteurs résidentiels existants et dans TOUS les nouveaux secteurs résidentiels à développer situés à l'extérieur des aires TOD.
- **Maintenir ou rétablir la perméabilité du sol** dans les secteurs développés et à développer.

5^E OBJECTIF : CONSERVER LES TERRES AGRICOLES, PROMOUVOIR ET ENCOURAGER L'AGRICULTURE LOCALE ET RÉGIONALE EN TANT QUE COMPOSANTE IDENTITAIRE ET ÉCONOMIQUE DU TERRITOIRE.

SOUS-OBJECTIFS POUR LE TERRITOIRE AGRICOLE

- Favoriser la pratique d'une agriculture urbaine compatible avec le milieu urbain **en implantant et en maintenant des zones tampons entre les différents usages.**
- Favoriser une meilleure gestion de l'aménagement en milieu agricole.
- **Mieux encadrer l'entretien des fossés.**
- **Conserver les cours d'eau et plans d'eau (fossés, ruisseaux et rivières) en assurant une bande riveraine protectrice avec un couvert végétal suffisant et adéquat.**
- **Consolider le territoire agricole en stimulant les échanges de terrains entre les territoires agricole et urbain afin de limiter la spéculation en territoire agricole.**
- *Mettre en valeur et promouvoir le territoire et les activités agricoles, incluant l'horticulture, l'agrotourisme, l'arboriculture, des activités de plein air et l'éducation relative à l'environnement.*
- Encadrer l'agriculture urbaine afin d'assurer et de maintenir la sécurité alimentaire.
- **Conserver les milieux naturels.**
- **Interdire les remblais et limiter la coupe d'arbre.**
- **Mettre en place des incitatifs financiers pour les producteurs agricoles afin d'encourager ces derniers à conserver le couvert forestier et à mettre en valeur leurs milieux naturels.**
- **Favoriser l'achat de produits agricoles locaux.**

ACTIONS

- Réaliser une étude qualitative et quantitative des eaux souterraines en territoire agricole afin de garantir une eau de qualité et en quantité suffisante pour les producteurs agricoles et les citoyens résidant en milieu isolé.
- Encadrer l'utilisation des pesticides et des engrais en privilégiant l'utilisation de substances et produits ayant le moins d'impacts négatifs sur l'environnement et la santé, en accord avec le principe de précaution.
- Introduire et identifier graduellement par l'étiquetage l'écoconditionnalité sur tous les produits alimentaires que l'on fabrique et que l'on exporte.

6^E OBJECTIF : RECONNAÎTRE ET RENFORCER LE CARACTÈRE DISTINCT DES PÔLES DE QUARTIER, LE DÉVELOPPEMENT SOCIAL, CULTUREL, COMMUNAUTAIRE, TOURISTIQUE ET RÉCRÉATIF.

Le CRE de Laval recommande ici de fusionner les objectifs 2.2 *Reconnaître le caractère multipolaire du territoire par la consolidation des pôles de quartier*, 2.5 *Protéger et mettre en valeur le patrimoine culturel* et 3.3 *Encourager la vitalité culturelle et communautaire* comme levier de développement social et d'en faire un seul objectif.

Le CRE de Laval demande à la Ville de Laval de bien définir et de bien identifier ce que l'on va retrouver dans le patrimoine culturel.

Face à la diversité culturelle qui caractérise Laval et à l'augmentation des ménages en difficulté économique et des personnes vivant seules, la présence d'équipements communautaires (tant sportifs que culturels ou récréatifs) et les milieux naturels peuvent contribuer à l'intégration des citoyens et des familles, de l'épanouissement et la santé de la collectivité, et l'atteinte d'une cohésion solide. De plus, la Ville doit soutenir la culture scientifique qui risque d'être laissée pour compte dans la nouvelle politique culturelle du Québec.

SOUS-OBJECTIFS POUR LES PÔLES DE QUARTIERS

- *Consolider les pôles de quartier existants et favoriser l'émergence de nouveaux pôles en intégrant les communautés ethniques, en conservant les milieux naturels et en maintenant et en augmentant le couvert forestier.*
- *Améliorer la connectivité entre les pôles de quartier, et entre ces pôles et les différents lieux d'intérêt sur le territoire en favorisant le développement du transport collectif, de corridors favorisant les déplacements cyclable et piétonnier et en encourageant leur utilisation.*
- *Identifier et conserver les panoramas et les points de vue d'intérêt.*
- *Améliorer l'accessibilité des différents milieux naturels en fonction de la capacité d'accueil du milieu (respecter la capacité de support des écosystèmes) et de la préservation de la biodiversité.*
- *Limiter l'impact visuel des équipements de transport d'énergie et de télécommunication et des tours d'habitation dans les nouveaux et les anciens quartiers.*
- *Revoir les limites de hauteur à la baisse pour les futurs bâtiments sur tout le territoire développé et à développer de Laval à l'exception du centre-ville.*
- *Assurer une distribution équitable et de qualité des équipements et des milieux naturels sur le territoire.*
- *Favoriser la création d'espaces publics, de lieux de rassemblement et la conservation de milieux naturels.*
- *Préserver les caractéristiques de départ du cadre bâti et du tissu urbain particulièrement pour les T.O.D. et contribuer à leur mise en valeur.*
- *Prioriser l'augmentation de l'offre de logement social et abordable dans les projets T.O.D. comme levier de redéveloppement des communautés.*
- *Impliquer la population, les sociétés d'habitation, les groupes communautaires et les organismes de conservation et de verdissement) dans l'élaboration et la mise en œuvre des projets de revitalisation.*

ACTIONS

- *Prioriser les investissements municipaux visant à compléter les réseaux de transport collectif et actif existants.*
- *Aménager ou réaménager des espaces verts et des espaces publics à l'intérieur des pôles de quartier.*
- *Prioriser les investissements municipaux visant à augmenter le nombre d'acquisitions de milieux naturels et à compléter le réseau d'aires protégées à l'intérieur des pôles de quartier.*

- Analyser, prioriser et soutenir l'émergence de projets novateurs (projet de bâtiment environnemental « Café gare environnementale LEED ou passive House ») ou initiatives visant à favoriser l'achat local proposées par des organismes communautaires ou d'économie sociale.

7^E OBJECTIF : MAINTENIR OU RÉAMÉNAGER LES ANCIENS QUARTIERS ET AMÉNAGER LES NOUVEAUX QUARTIERS À L'ÉCHELLE HUMAINE, ORIENTÉS SUR L'EXPÉRIENCE HUMAINE ET AXÉS SUR LE RESPECT DE LA QUALITÉ DE VIE ET LA CONSERVATION DES MILIEUX NATURELS.

À l'instar de plusieurs villes de banlieue, Laval s'est développée en accordant une place importante à l'automobile et en opérant une ségrégation des fonctions urbaines, négligeant ainsi sa dimension humaine. Ce modèle de développement – qui se caractérise notamment par des rues larges, un environnement fortement minéralisé (îlots de chaleur), des superficies de lots imposants nuisant à la perméabilité (en zone blanche, on retrouve 4 % de la superficie en stationnement seulement pour les institutions, les commerces et les industries) et à la connectivité des déplacements, et l'absence de voies de déplacement actif non minéralisées a eu pour effet de créer des environnements inconfortables, peu conviviaux pour les piétons, peu propices aux échanges sociaux et encourageants un mode de vie sédentaire.

La Ville tient dorénavant à repenser le développement et le redéveloppement des milieux de vie de façon à leur donner une échelle humaine. Pour concrétiser cette volonté et recentrer les quartiers autour de l'expérience humaine la ville doit prendre un virage fondamental en diminuant la largeur des voies de circulation automobile et en adoptant un design urbain favorisant les déplacements actifs tout en diminuant les surfaces minéralisées et les îlots de chaleur.

SOUS-OBJECTIFS POUR DES QUARTIERS À L'ÉCHELLE HUMAINE ET LA QUALITÉ DE VIE

- Planifier le réseau cyclable en favorisant un design urbain, en y intégrant du mobilier urbain et un éclairage qui évite la pollution visuelle (diffusion vers le sol et non vers le ciel).
- Améliorer les vieux quartiers (programme de revitalisation des bâtiments, plantation d'arbres, amélioration des infrastructures dans les parcs, etc.) et planifier les nouveaux quartiers en atténuant la pollution par le bruit et par la lumière.
- Améliorer la convivialité des lieux et la sécurité des déplacements en créant des corridors polyvalents (cyclable et pédestre) qui relierait les milieux naturels, les parcs, les berges, les commerces de proximités, les parcs industriels et les institutions.
- Diversifier les typologies résidentielles dans tous les quartiers et limiter la hauteur des bâtiments à deux (2) ou trois (3) étages.

ACTIONS

- Établir des lignes directrices pour l'aménagement et le réaménagement des voies de circulation selon leur hiérarchie (diminuer la largeur des voies de circulation permet de planter plus d'arbres en bordure, d'assurer une meilleure gestion des eaux de pluie (rétention par les végétaux et infiltration dans le sol), de recharger les nappes phréatiques,

de contribuer à la diminution des surverses, de **lutter contre les îlots de chaleur** et de **limiter la vitesse** en raison de l'étroitesse des voies de circulation) *et en faveur de la mobilité durable, et identifier les mesures d'apaisement de la circulation.*

8^E OBJECTIF : CRÉER UN CENTRE-VILLE, MULTIFONCTIONNEL, ATTRAYANT, PERFORMANT ET À L'ÉCHELLE HUMAINE.

... un centre-ville se dessine naturellement et stratégiquement depuis quelques années au croisement de l'autoroute des Laurentides et du boulevard Saint-Martin, porté notamment par la convergence des infrastructures de transport routier et collectif. Pour le CRE de Laval, la Ville de Laval ne doit pas axer le développement de son centre-ville en tenant compte uniquement de l'axe de l'autoroute des Laurentides et du boulevard Saint-Martin. Elle doit en tout premier lieu penser aux personnes qui décideront de vivre au centre-ville et à proximité. Généralement, les grands axes routiers attirent les voitures et font fuir les personnes.

Plusieurs équipements aux fonctions diverses s'y sont implantés, amorçant ainsi le déploiement d'un centre économique qui s'appuie entre autres sur le savoir et la culture, et auquel s'accrocheront progressivement des milieux de vie denses et de qualité.

Pour avoir des milieux de vie denses et de qualité, la Ville de Laval doit réglementer le stationnement, revoir la largeur de ses infrastructures routières afin de restreindre l'utilisation de la voiture solo, conserver et créer des espaces verts, planter massivement des arbres en bordure des rues et sur ses propriétés, réglementer la plantation d'arbres sur les propriétés privées et conserver les derniers milieux naturels. On peut prendre en exemple le Mont-Royal et le parc Maisonneuve, le Central Park à New York, le Stanley Park à Vancouver, el Parque General San Martin à Mendoza et les parcs Lumpini et Vachirabenjatas à Bangkok, etc.

Le centre-ville de Laval constitue un vaste ensemble territorial composé de différents secteurs aux fonctions à la fois distinctes et complémentaires. Le renforcement de ces secteurs et la création d'axes structurants (comme des voies réservées pour le transport collectif, un réseau cyclable sécuritaire et efficace, des vélos en libre-service et des trottoirs en continu, plus larges, bien aménagés et surtout bien entretenus) favorisant leur liaison apparaissent comme les principaux moyens à mettre en œuvre pour solidifier la centralité du cœur de la ville.

SOUS-OBJECTIFS POUR LE CENTRE-VILLE

- **Améliorer la connectivité au sein du tissu urbain du centre-ville en accordant la priorité au développement de réseaux cyclable et piétonnier, au vélo libre-service et aux voies réservées pour le transport collectif.**
- **Conserver les derniers espaces verts et milieux naturels du centre-ville.**
- **Assurer et améliorer la connectivité entre les espaces habités, les espaces verts et les milieux naturels.**
- **Augmenter la canopée existante en intensifiant le verdissement du centre-ville sur les propriétés de la ville et sur les propriétés privées (par la réglementation).**
- **Assurer une meilleure gestion de l'utilisation du sol, des eaux de ruissellement et éliminer les surverses.**
- **Consolider et diversifier l'offre touristique, muséale, sportive, de détente et de découverte.**

ACTIONS

- *Requalifier l'ancienne carrière Lagacé (Carré Laval) à la suite du déménagement du dépôt de neige usée. Ici, la Ville de Laval pourrait construire un immense stationnement souterrain (le trou est déjà fait). Au niveau du sol, la Ville de Laval aménagerait un espace vert et une place publique.*
- *Protéger et mettre en valeur le bois Armand-Frappier et conserver le Bois du Souvenir.*

3 - LA DENSIFICATION

L'apparente entente des promoteurs et des environnementalistes sur les bienfaits de la densification n'est que poudre aux yeux. Les promoteurs veulent densifier partout pour augmenter la valeur des terrains qu'ils possèdent, les environnementalistes veulent, par la densification, réduire l'empreinte écologique des activités humaines, éviter l'étalement urbain, augmenter les pourcentages d'aires protégées en dehors des zones de densification, favoriser et rentabiliser les transports collectif et actif et offrir des services de proximité.

La densification du territoire n'est donc pas une fin en soi, car si elle ne se réalise pas selon les meilleures pratiques, elle peut accentuer la disparité sociale, réduire l'accès aux espaces verts et aux milieux naturels, augmenter les îlots de chaleur, augmenter la minéralisation du territoire, produire des quantités d'eaux usées ou d'eau pluviale qui dépassent la capacité des infrastructures et des milieux récepteurs, dégrader la qualité de l'air (à l'intérieur des bâtiments ou à l'extérieur), augmenter le bruit, augmenter la pollution lumineuse, augmenter les risques de conflagration, favoriser la sédentarité, exacerber les tensions sociales ou augmenter le taux de criminalité.

De plus, la densification proposée à certains TOD dans des secteurs peu développés (TOD Vimont ou Sainte-Rose) ou déjà occupés à faible densité à 100 % comme les TOD de l'île Bigras doit être faite très progressivement et avec beaucoup de mesures de mitigation et de précautions.

En fait, pour que la densification du milieu bâti ait un sens, il faut qu'elle respecte plusieurs conditions. Premièrement, elle doit impérativement permettre de protéger, en périphérie, beaucoup plus de milieux naturels et de soustraire à la spéculation et au développement un fort pourcentage du territoire. Ces aires protégées doivent se situer à proximité (et en partie à l'intérieur) du milieu bâti. On voit mal, en effet, une densification massive à Laval qui permettrait de protéger des milieux naturels à Mirabel ou à Mascouche.

Par ailleurs, il ne faut pas sous-estimer l'impact de l'augmentation du trafic lié à la livraison par camions des denrées et des marchandises consommées par les résidents et les entreprises de ce milieu plus dense. L'encouragement à l'agriculture urbaine et la réduction de la consommation doivent faire partie des paramètres de ce modèle d'aménagement. La réduction de la consommation, la réutilisation, le recyclage et la valorisation doivent y être implantés et encouragés.

Il n'y a pas de place à l'improvisation dans ce pari de la densification de certains secteurs. Pour réussir, il faut y favoriser une diversité ethnique, sociale et économique à l'image de la société québécoise; il faut planifier une mixité de l'offre de services, d'emplois, de détente et de

divertissements; il faut décourager voire interdire l'utilisation des énergies fossiles autant pour le chauffage, les activités industrielles, que pour le transport; il faut favoriser fortement les modes de déplacements actifs et le transport en commun et décourager l'utilisation de l'automobile.

Le CRE désire également soulever un enjeu en ce qui a trait aux TOD et aux artères où la Ville souhaite une densification qui sont actuellement desservis par des modes de transport à base d'énergie fossile. On sait, en effet, que la qualité de l'air le long des artères achalandées est moins bonne et que la santé des personnes qui habitent à proximité en est significativement affectée. De plus, le transport de matières dangereuses par train notamment, au cœur des TOD Sainte-Rose et Vimont, par exemple, soulève la question du risque de conflagration ou de déversements toxiques. Comment concilier la densification du milieu bâti avec la proximité du transport de matières dangereuses? La réponse n'est pas facile, mais la Ville doit la trouver ou modifier ses plans.

Parmi les éléments susceptibles de contribuer au succès de la densification, l'électrification des transports est un point important. La ville doit donner l'exemple et s'engager à faire l'acquisition pour ses propres activités et à promouvoir l'utilisation de véhicules électriques principalement dans les secteurs densifiés.

Dans les zones densifiées, tous les véhicules de transport en commun et tous les véhicules utilisés par la Ville devraient être électriques, des voies réservées devraient être aménagées pour favoriser l'utilisation de véhicules électriques et le covoiturage, la vitesse doit être réduite, des voies sécuritaires réservées au transport actif doivent être disponibles à l'année, des stationnements incitatifs doivent être installés, une forte présence d'arbres le long des artères de circulation doit être prévue, l'éclairage doit être apaisant, l'utilisation de sel de déglçage et d'abrasif doit être limitée, le nettoyage des rues pour y enlever la poussière et autres polluants issus de la circulation des véhicules doit être fait régulièrement, des aires de repos doivent y être aménagées. Sans ces mesures, la densification aura, pour une frange de la population, plus d'inconvénients que de bienfaits.

La ville doit aussi prévoir, en dehors des zones densifiées, un milieu bâti à faible densité où, en plus du nombre d'étages, la hauteur des immeubles est limitée.

Le CRE de Laval n'a pas trouvé dans le SADR-1 tous les éléments permettant de faire de la densification une mesure efficace contribuant à réduire l'empreinte écologique, ni les conditions permettant d'en tirer tous les bénéfices liés à l'environnement et à la qualité de vie. Pour arriver à ces résultats, le CRE demande à la Ville :

- ✓ de préciser en détail les mesures qu'elle entend prendre pour réussir la densification;
- ✓ de s'engager à l'aide d'observateurs indépendants à identifier des indicateurs de mesure de la qualité de vie et de qualité de l'environnement;
- ✓ de faire mesurer ces indicateurs régulièrement par des tiers;
- ✓ de publier un tableau de bord de la qualité de vie et de l'environnement;
- ✓ de s'engager à modifier ses objectifs de densification si les indicateurs montrent une détérioration de la situation.

CONCLUSION

Il n'y a pas très longtemps, l'Organisation des Nations Unies avait décrété 2010 Année internationale de la biodiversité, 2011 Année internationale des forêts et 2012 Année internationale de l'Énergie durable. Ces décrets mettent en évidence l'importance des enjeux environnementaux dans nos vies. Plus près de nous, la Loi sur le développement durable énumère à l'article 6 seize (16) principes que la Ville aurait intérêt à respecter dans l'élaboration de son schéma d'aménagement et de développement. Le CRE invite la Ville à s'inspirer de ces principes.

Les villes qui, dans le monde, ont livré leur territoire aux promoteurs sans prendre la peine de protéger les milieux naturels, de protéger l'environnement et de planifier des milieux sains pour leurs citoyens sont aujourd'hui désertées par les entreprises autant que par les résidents.

À l'opposé, celles qui ont fait place aux milieux naturels, à l'environnement, à la qualité du transport collectif et du transport actif, à l'esthétique et à la création de milieux de vie sains pour leurs citoyens sont aujourd'hui agréables, animées, appréciées, visitées, imitées et prospères.

C'est à l'audace dont ont fait preuve ces villes que le CRE convie aujourd'hui Laval; l'audace de la vision éclairée, l'audace du parti pris pour l'environnement et le citoyen, l'audace d'**Oser le changement**. Qu'on ne s'y trompe pas; le défi est colossal. Il marque une complète rupture avec le passé de Laval. Ce passé, pas si lointain, au cours duquel de nombreux citoyens de Laval, inquiets du préjugé favorable de l'administration précédente pour le développement sauvage, ont quitté Laval pour s'établir ailleurs, principalement dans les villes de la couronne nord. Les projets de densification soutenus dans le SADR-1 comportent le même degré d'inquiétude pour les résidents actuels et la Ville a fort à faire pour démontrer que ce projet va améliorer la qualité de vie et qu'il va permettre de protéger davantage de milieux naturels et d'espaces verts.

Le CRE de Laval est prêt à se tenir au côté de la Ville pour faire cette démonstration, mais de nombreuses précisions et améliorations devront être apportées pour convaincre tout d'abord le CRE que la Ville est résolue à mobiliser les ressources pour **OSER LE CHANGEMENT** si longtemps attendu.

PRINCIPALES RECOMMANDATIONS

- 1. Le CRE de Laval recommande comme GRANDE ORIENTATION de : Gérer le territoire lavallois en respectant la capacité de support des écosystèmes.**
- 2. Le CRE de Laval recommande d'éviter l'étalement urbain, de conserver les milieux naturels et de les intégrer au cœur de la planification et de l'aménagement du territoire.**
- 3. Le CRE de Laval recommande d'identifier, de reconnaître et d'encadrer les contraintes d'origine naturelle et anthropique dans la planification et l'aménagement du territoire.**
- 4. Le CRE de Laval recommande de développer et d'aménager le territoire urbain en planifiant et en intégrant les transports collectif et actif.**
- 5. Le CRE de Laval recommande un aménagement du territoire favorable aux déplacements à pied.**
- 6. Le CRE de Laval recommande un aménagement du territoire favorable à un réseau cyclable sécuritaire, utilitaire et fonctionnel.**
- 7. Le CRE de Laval recommande un aménagement du territoire favorable à une augmentation de l'achalandage du transport collectif.**
- 8. Le CRE de Laval recommande de densifier et d'optimiser l'occupation du territoire aux points d'accès et aux abords du réseau de transport en commun structurant (gares, stations de métro, terminus d'autobus).**
- 9. Le CRE de Laval recommande de conserver les terres agricoles, de promouvoir et de valoriser l'agriculture locale et régionale en tant que composante identitaire et économique du territoire.**
- 10. Le CRE de Laval recommande de reconnaître et de renforcer le caractère distinct des pôles de quartier et des milieux de vie orientés sur l'expérience humaine, le développement social, culturel, communautaire et récréatif.**
- 11. Le CRE de Laval recommande de maintenir ou de réaménager les anciens quartiers et d'aménager les nouveaux quartiers à l'échelle humaine, axés sur le respect de la qualité de vie et de la conservation des milieux naturels.**

- 12. Le CRE de Laval recommande d'encourager et de soutenir le développement durable et le respect de la capacité de support des écosystèmes par la communication, la sensibilisation et autres incitatifs.**
- 13. Le CRE de Laval recommande de promouvoir le développement économique en fonction du développement durable et de l'économie circulaire.**
- 14. Le CRE de Laval recommande de promouvoir la réduction à la source, la réutilisation, la récupération et la valorisation en ce qui concerne les matières résiduelles.**
- 15. Le CRE de Laval recommande de fixer et de respecter des seuils élevés de qualité de l'air, de l'eau et du sol et ainsi devenir un modèle de ville en santé.**
- 16. Le CRE de Laval recommande d'éliminer les surverses et de donner accès à nos cours d'eau.**
- 17. Le CRE de Laval recommande à la Ville de Laval de s'inspirer de la *Loi sur le développement durable, art. 6 et ses seize (16) principes.***

ANNEXE I – CARTE DES MILIEUX NATURELS DE LAVAL

