

OSER LE CHANGEMENT

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

Mémoire du CRE de Laval sur le second projet de schéma
d'aménagement et de développement révisé de Laval



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

MAI 2017

Avis aux lecteurs

Le Conseil régional de l'environnement (CRE) de Laval a fait une lecture attentive du second projet de *Schéma d'aménagement et de développement révisé de la Ville de Laval (SADR)*, et il donne ici son avis et émet ses recommandations. Mais, avec ses 612 pages, le document préparé par la Ville est une œuvre monumentale et complexe, le temps alloué pour son analyse est très (trop) court et les cartes qu'il comporte sont à très petites échelles, ce qui complique davantage leur interprétation. Le CRE est donc persuadé qu'en dépit de son travail minutieux, plusieurs détails ont ainsi pu échapper à son examen. L'absence de commentaires sur certains éléments du document préparé par la Ville ne signifie donc pas que le CRE endosse nécessairement le contenu.

Les lecteurs auront remarqué que le CRE, tout comme la Ville dans son second projet, présente en vert, les textes ou portions de texte qui diffèrent de l'Avis qu'il avait présenté en février 2017 suite à la publication du premier projet de SADR.

L'usage préférentiel du genre masculin dans ce mémoire vise à ne pas alourdir le texte.

TABLE DES MATIÈRES

Présentation du CRE de Laval.....	4
Avant-propos.....	5
Introduction.....	6
1 – Le processus de consultation	8
2 – Portrait du territoire.....	9
3 – Parti d’aménagement.....	9
3.1 Vision stratégique.....	10
3.2 Concept d’organisation spatiale.....	11
3.3 Engagement phare	21
3.4 Grandes orientations, objectifs et actions	22
4 – Grandes affectations, densité et hauteur	37
4.1 Grandes affectations du territoire	39
4.2 Densité résidentielle	41
4.3 Hauteur des bâtiments.....	43
5 – Stratégie de gestion du territoire.....	43
6 – Programme de mise en oeuvre	45
7 – Document complémentaire	63
8 – Annexes	66
Conclusion	67
Principales recommandations du CRE.....	68
Annexe 1 : Principes du développement durable	84
Annexe 2 : Carte des milieux naturels de Laval.....	86
Annexe 3 : Lettre de la sous-ministre sur le projet « Politique de conservation et de mise en valeur des milieux naturels d’intérêt de la Ville de Laval » – 19 février 2009	87

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 **et** des organismes publics intéressés à la protection et à l'amélioration de l'environnement et de la qualité de vie. Le CRE de Laval **s'intéresse aux** dimensions sociale, environnementale et économique dans une perspective d'équité afin d'assurer un **environnement** qui réponde aux besoins présents sans priver les générations futures d'une qualité de vie viable.



Le CRE de Laval regroupe 86 membres répartis comme suit : 67 citoyens, 15 organismes environnementaux, 2 entreprises de moins de 25 employés, 1 institution et la Ville de Laval. Son conseil d'administration est **actuellement** composé de 7 membres dont 3 sont des citoyens et 4 proviennent des organisations suivantes :

- 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 **assurent** un développement **respectueux de la capacité de support des écosystèmes** et qui procurent une meilleure qualité de vie et un environnement sain aux générations présentes et futures.

Suivez-nous sur :



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 **dont la densification et la hauteur des bâtiments**, les transports collectifs et actifs, le territoire agricole et les milieux naturels.

Le lecteur remarquera que, pour faciliter la lecture, les chapitres du mémoire portent les mêmes numéros et noms que ceux du S.A.D.R.-1 et que le CRE propose plusieurs actions susceptibles de bonifier le Schéma **d'aménagement** et de développement. Les principales recommandations sont résumées et présentées en annexe.

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, **second projet**, monsieur le maire invitait les citoyens et les organisations à participer à la démarche de consultation : « **Je vous invite à prendre connaissance des changements qui y ont été apportés et à vous exprimer à l'occasion de la consultation publique qui suivra. Nous comptons sur vous pour nous aider à bâtir une ville moderne, à l'échelle humaine, soucieuse des enjeux de protection de l'environnement et qui offre un cadre de vie qui sera le vôtre et celui de vos enfants pour les années à venir!** »

Suite à la publication du premier projet de SADR-1, bien qu'il n'y fût pas alors formellement invité, le CRE de Laval avait déjà répondu à cette invitation en déposant, en février 2017, un avis sur la première mouture du schéma. Cet avis était accompagné de dix questions importantes à propos de l'aménagement du territoire auxquelles la Ville n'a toujours pas répondu. Aujourd'hui, le CRE est fier de déposer une version révisée de cet avis qui tient compte des changements apportés dans le second projet de Règlement numéro (S.A.D.R.-1). Les modifications apportées à l'avis sont inscrites en vert dans le texte.

Le CRE reconnaît que le **second** projet de Schéma d'aménagement et de développement (S.A.D.R.-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 **du** développement **se mesure par** l'atteinte des objectifs en matière de qualité de vie et de qualité de l'environnement. C'est dans cette volonté **de contribuer à obtenir des** 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 3 comment cet engagement devra être formulé et de quels paramètres il devra être assorti pour être respecté.

Dans le présent avis, le CRE concentre son analyse sur les chapitres portant sur les principes, actions et orientations (chapitre 3), sur les grandes affectations, densité et hauteur (chapitre 4), sur le programme de mise en œuvre (chapitre 6), et sur les investissements projetés (chapitre 8, annexe 1). Le CRE traite également du document complémentaire (chapitre 7), qui devrait faire l'objet d'une analyse distincte, en

comités de travail, après l'adoption des grandes orientations du schéma d'aménagement et de développement.

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 **trouve que le temps alloué aux citoyens et organismes pour analyser et commenter le document de 612 pages du second projet S.A.D.R.-1, est beaucoup trop court. De plus, le CRE** de Laval et d'autres citoyens et organisations participant aux séances de consultation ont jugé le processus **souvent** trop directif, le temps alloué aux échanges trop court, les sujets abordés trop restreints, **sans compter que** les conclusions et résumés semblaient **quelques fois** écrits d'avance.

Durant une longue période, avant et durant la période de consultation, le site de Repensons Laval, normalement dédié à informer les citoyens et à recueillir leurs inscriptions ou commentaires a été affecté d'un grave problème de sécurité qui en rendait certaines fonctionnalités inopérantes. Les réponses obtenues par les personnes s'adressant au service de soutien technique étaient, ce qui est inconcevable, uniquement en anglais. Le CRE croit aussi que le simple fait de demander l'inscription des participants aux séances d'information ou de consultation est une erreur, car il a pu dissuader des personnes ou organismes de participer à l'exercice.

Recueillir l'avis de la communauté et obtenir son consentement pour définir les futures orientations de la Ville sont essentiels et gage 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 constructives 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 **par leurs représentants (et non par une tierce personne payée pour les écouter)** et que les idées novatrices **qu'ils proposent** sont retenues. **Le processus de consultation devrait également se poursuivre au sujet des nombreux plans d'action annoncés dans le second S.A.D.R.-1 et la réglementation qui en découlera.**

2 – PORTRAIT DU TERRITOIRE

Dans notre démarche, nous avons aussi porté une attention particulière à **ce chapitre du S.A.D.R.-1**. À la lecture du premier projet, 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 et de lui faire part des lacunes et des irrégularités retrouvées. **Nous nous réjouissons du fait que, dans le second projet, la Ville ait corrigé la plupart des erreurs que nous avons identifiées.**

Le CRE souligne également le remarquable travail réalisé par la Ville dans ce chapitre pour dépeindre le territoire sous ses multiples facettes. L'utilisation de nombreuses cartes et tableaux y a agrémenté la lecture et facilité la compréhension. Il serait utile toutefois de rendre toutes ces cartes disponibles en grand format pour faciliter le repérage et l'interprétation des éléments qu'elles comportent. Le CRE se réjouit aussi de la publication d'une carte sur les milieux naturels (2.15), les milieux humides (2.18), la canopée (2.19) et le couvert forestier.

Bien que plusieurs éléments présentés dans le chapitre 2 ont suscité notre intérêt ou nous ont interpellés, nous avons regroupé nos commentaires sur ces sujets dans les chapitres où les actions les concernant étaient abordées plus précisément.

3 – 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.

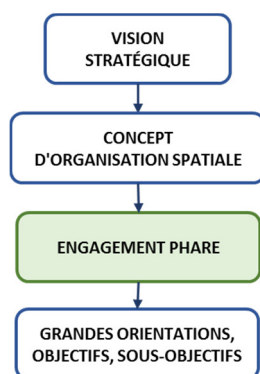
Le CRE se réjouit du fait que la Ville de Laval indique dans SADR-1 qu'elle désire dessiner la Ville de demain « ... **dans une perspective de développement durable** », parce que cela indique **qu'elle prendra les mesures pour que son** développement se fasse de façon à permettre aux générations futures 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, des terres agricoles et des milieux naturels que comptait jadis 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 et pour les mêmes raisons, la consommation des poissons qu'on peut y pêcher est limitée. Le bruit dépasse les critères et les normes acceptables près de certains axes routiers. Il en est de même pour la qualité de l'air avec des épisodes de smog plus fréquents, et les émissions de poussière et de gaz provenant du transport routier et des activités industrielles (ex. : poussière liée aux carrières). À cela s'ajoutent les îlots de chaleur qui rendent certains secteurs impraticables aux activités humaines lors des

épisodes de canicule. L'objectif de **conservation** de 17 % des milieux naturels exigé dans le **Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)** par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) sera difficilement atteignable en raison des pertes de milieux naturels, en raison du développement anarchique et irrespectueux de la capacité de support des écosystèmes. Ce n'est certainement 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 décrirons plus en détail à l'article 3.3 les conditions assorties à cet engagement phare pour permettre sa concrétisation.

3.1 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 à 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. **Pour lui conserver toute sa valeur**, il faut l'assortir d'engagements environnementaux **clairs**. Les commentaires qui suivent visent donc 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

Le CRE ne croit pas que la Ville de Laval doit se donner comme objectif de « ... s'imposer en 2035 comme la deuxième ville en importance au Québec ... » devant la Ville de Québec. Voici le texte que nous recommandons pour cet énoncé : « En 2035, Laval s'impose **par** sa créativité, son dynamisme et 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, bleue et ouverte...** »

3.2 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 CONSERVATION DES MILIEUX NATURELS ET AGRICOLES ET DU PATRIMOINE

La valeur et les bienfaits des espaces verts, des cours d'eau et des boisés en milieu urbain et périurbain **et des corridors forestiers** ont été amplement documentés et ne sont plus à prouver. Leur présence comporte de nombreux avantages : la captation de polluants et de contaminants, la production d'oxygène, la constitution de paysages apaisants et de lieux de pratique d'activités récréatives, la régulation 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 **conservation** 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. 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 du 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) **qu'elle comporte**. Elle doit aussi tenir compte des besoins et aspirations des générations présentes et futures. La Ville de Laval doit s'assurer que les terres agricoles présentement aux mains de spéculateurs, développeurs ou promoteurs (47 % du 28 % de terres agricoles) ne soient jamais dézonées et que leur valeur agricole soit encouragée et développée via la formation d'une relève dynamique et innovante.

MILIEUX NATURELS

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 exige que **tous les milieux naturels encore présents à Laval doivent obligatoirement et immédiatement bénéficier d'un statut de conservation particulier**. Comme nous l'avons

démonstré, 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. La carte 3.1 devrait donc être modifiée afin d'indiquer d'une façon plus précise **tous les milieux naturels** déjà 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 tamponnent et régularisent le débit des cours d'eau en emmagasinant les eaux de crue, **les eaux** de précipitation **et de fonte**, et en les libérant progressivement lors des périodes de sécheresse. La rétention et l'évaporation d'une partie de cette eau réduisent ainsi les risques d'inondation (**comme le vivent présentement plusieurs personnes dans certains secteurs de Laval**) et les surverses. En stockant l'eau, les milieux humides 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 d'élimination **progressive** des surverses **à moyen terme** et de protection des plans d'eau, autant à l'égard des ruisseaux intérieurs que des rivières des Prairies et des Mille-Îles. **Sans ces engagements, il est impossible de rouvrir les plages ni de donner un essor aux sports nautiques et à la pêche sportive. Le CRE suggère que, pour marquer symboliquement son intérêt pour ces écosystèmes aquatiques, la Ville confère un statut de conservation aux 24 îles ou îlots sans propriétaire des rivières des Prairies et des Mille-Îles et qu'elle en reconnaisse la propriété comme un bien public et collectif sous la surveillance et la gestion d'organismes spécialisés en environnement comme Éco-Nature.**

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.

Le CRE de Laval recommande à la Ville de Laval de mandater un ou des organismes qui ont une expertise en eau et milieux naturels et qui œuvrent sur son territoire afin de réaliser un Plan de gestion écologique de l'eau.

PATRIMOINE

Les composantes naturelles du patrimoine sont les éléments les plus anciens et les plus ancrés au territoire. Elles forment non seulement le paysage à grande échelle comme celui qu'on observe sur les rivières qui ceinturent Laval, mais aussi, par ses milieux naturels et ses arbres matures, celui des bâtiments et des lieux patrimoniaux. Les Lavallois y sont attachés et ils aiment les observer, les côtoyer ou les fréquenter. Le CRE souhaite que les éléments naturels patrimoniaux fassent l'objet d'un inventaire et d'un plan de conservation.

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 (stations de production d'eau potable, stations 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 toute la Ville de Laval et surtout les propriétés situées à proximité des espaces naturels **portant un statut de conservation**.

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 **villes, paroisses et villages** 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 multifonctionnel, dynamique et attractif... comme un phare de l'identité lavalloise... convivial et animé...**

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.

Pour atténuer les impacts des déplacements par camions pour l'approvisionnement du futur centre-ville, la Ville doit planifier une stratégie favorisant le recyclage, la mise en commun, l'utilisation de véhicules plus petits et à faible émission, l'organisation des lieux de réapprovisionnement, etc.

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 **conservation** à toutes les îles de la rivière, en s'engageant à y éliminer les surverses à moyen terme et en agissant en concertation avec **Éco-Nature (Parc de la rivière des Mille-Îles)** et 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 et **d'une piste cyclable** notamment le long de l'autoroute 440 ou de la voie ferrée du Canadien Pacifique et qui se raccordera avec les futurs liens nord-sud.

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

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 **...connectivité ou de mobilité...**, mais que les impacts sur l'environnement, la santé, les milieux naturels, le territoire agricole et l'économie sont toujours minimisés.

➤ <http://www.journaldequebec.com/2017/05/01/le-troisieme-lien-ne-reglera-rien>

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). **Le raccordement de rues ou de boulevards améliore peut-être la « connectivité », mais, le plus souvent, il permet plutôt de passer plus rapidement au travers d'un quartier que de bien le desservir. Quand, en plus, cela se fait en détruisant des milieux humides ou des boisés, la communauté s'en**

trouve irrémédiablement désavantagée. À cet égard, le raccordement des boulevards Dagenais et du Souvenir serait une grave erreur.

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^e 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 amélioration 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 COLLECTIFS ET ACTIFS

Le territoire de 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 les trajets nord-sud au niveau de l'Île Jésus et 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 development* (TOD) permettra aux différents quartiers de se développer en centres dynamiques et diversifiés.

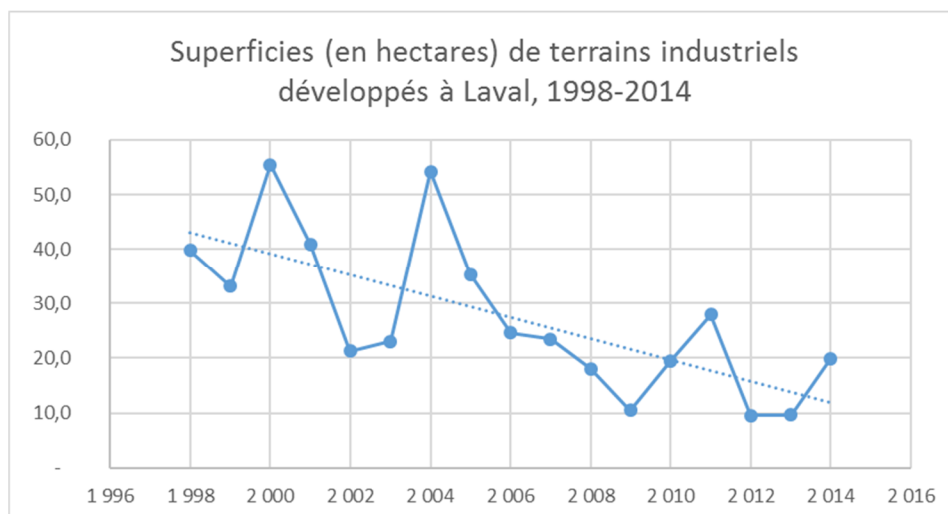
La densification et la diversification des usages rendent les quartiers plus viables, plus attrayants et plus durables. Le concept de densification, tel que celui de TOD, préconise la mixité résidentielle et la mixité des usages. Dans ce type de développement, on encourage la diversification des types 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 espaces verts, des plans d'eau**, des institutions locales, des équipements et des espaces communautaires et récréatifs et des lieux de travail de proximité. Le temps de déplacement en transport actif ou collectif est alors écourté et cela favorise et encourage la **conciliation travail-famille**.

Les aires TOD situées près des voies ferrées où passent des trains fonctionnant au diesel et transportant des matières dangereuses posent des contraintes particulières qui devront être prises en compte.

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. **Pourtant, les espaces industriels à Laval sont très minéralisés et très peu boisés ce qui augmente l'engorgement des réseaux d'égout et les surverses, nuit à la qualité de l'air et crée des îlots de chaleur qui découragent les déplacements actifs. Les inconvénients de ce mode de construction se répercutent sur les secteurs résidentiels limitrophes. La Ville doit également adopter un plan favorisant la création d'îlots de fraîcheur et le reboisement massif des espaces industriels existants.**

De plus, le CRE de Laval ne partage pas la prévision de 360 ha entre 2016 et 2031 faite par la Ville (p. 5-8 du S.A.D.R.-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 ces 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 S.A.D.R.-1 **afin d'attirer des entreprises plus vertes dans leur implantation et dans leurs opérations**. 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

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

1. 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.
2. 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.

3. 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, 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 **lieux d'approvisionnement en biens et services (services de proximité) et d'emploi**.
- ✓ **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, **mettre en place des programmes encourageant l'achat local, favoriser le maintien de activités agricoles par l'encouragement technique et financier de la relève, récupérer les terres agricoles à l'heure actuelle aux mains des spéculateurs qui n'utilisent pas le potentiel agricole du territoire encore existant**.
- ✓ **Les écosystèmes et la biodiversité** : prioriser la conservation 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 **et d'entretien** 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, **les zones à risque d'incendies, les voies ferrées, les parcs industriels** et les îlots de chaleur.

- ✓ **La participation citoyenne** : encourager et favoriser une plus grande participation citoyenne dans l'aménagement du territoire **et une meilleure écoute en impliquant les personnes et organismes en amont de l'élaboration des orientations et réglementations.**
- ✓ **L'accès à l'information** : donner accès, **en mode donnée ouverte**, 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.

3.3 ENGAGEMENT PHARE

L'élaboration du schéma d'aménagement et de développement est complexe et **le document qui en découle est** certainement 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 **la CMM et** 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 **liés à la mise en œuvre des orientations du** schéma d'aménagement et de développement sur notre environnement et de notre qualité de vie. **Selon les impacts mesurés**, la Ville de Laval doit **s'engager à** 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 **résumé en une phrase** qui guiderait sa démarche. En prenant cet engagement envers ses citoyens, la Ville leur indiquerait qu'elle entend se donner véritablement les moyens de réussir et 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 **en nombre suffisant**, mesurés régulièrement **en une quantité d'endroits représentatifs** 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!*

3.4 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. **Les principales modifications proposées aux textes sont également présentées aux tableaux du programme de mise en œuvre du chapitre 6.**

ORIENTATION 1 : GÉRER L'OCCUPATION DU TERRITOIRE LAVALLOIS DE FAÇON RESPONSABLE

Le CRE endosse tout à fait cette première grande orientation et se réjouit qu'elle trône au premier rang. Cette orientation marque une rupture avec celle du passé récent de Laval qui aurait pu alors s'énoncer comme suit : « **GÉRER L'OCCUPATION DU TERRITOIRE LAVALLOIS POUR PAVER LA VOIE AUX PROMOTEURS EN SE SOUCIANT MINIMALEMENT DE L'ENVIRONNEMENT ET (on le sait aujourd'hui) ENRICHIR PERSONNELLEMENT LE MAIRE.** »

Pour traduire le changement de cap, le CRE recommande quelques ajustements au contenu des objectifs liés à cette orientation.

OBJECTIF 1.1 : CONCEVOIR LE DÉVELOPPEMENT URBAIN EN ARRIMANT LA PLANIFICATION DU TERRITOIRE ET LA PLANIFICATION DE MODES TRANSPORT DURABLES

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 (MTMDET), 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 en ... 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 en évitant les raccordements de rues ou boulevards qui se font en détruisant des milieux naturels et qui ne font qu'encourager l'utilisation solo de l'automobile tout en créant des désagréments locaux.
- Aménager le territoire de Laval de façon à favoriser les déplacements sécuritaires à pied :
 - o Aménager des passages qui mènent aux infrastructures de transport en commun, aux institutions, aux commerces et aux espaces verts ou bleus.
 - o Compléter le réseau de trottoirs sur les boulevards, les grandes artères commerciales et les quartiers où la densité de population est élevée.
 - o 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 :
 - o Compléter le tracé actuel de la piste cyclable sur tout le pourtour de l'île Jésus.
 - o Compléter le Sentier métropolitain cyclable et pédestre Oka-Mont Saint-Hilaire.
 - o Développer des axes nord-sud et est-ouest pour encourager les déplacements à vélo pour aller étudier, travailler, se mettre en forme ou magasiner.
 - o Développer le réseau cyclable pour avoir un meilleur accès aux gares, aux stations de métro et aux terminus d'autobus.
 - o 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.

OBJECTIF 1.2 : *DENSIFIER ET OPTIMISER L'OCCUPATION DU TERRITOIRE AUX POINTS D'ACCÈS ET AUX ABORDS DU RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN STRUCTURANT*

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 **progressive** de nouveaux bâtiments en intégrant une échelle de hauteur décroissante des bâtiments, quatre (4) étages et plus (entre 8 et 10 étages) 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. **Attention aux quartiers: même si près des stations de métro ou autres commodités commerciales, il faut respecter l'ancienneté des résidents qui se sont établis dans ces secteurs particuliers afin de pouvoir profiter de la tranquillité des lieux de l'époque et d'une visibilité des alentours sans des édifices en hauteurs avoisinants).**
- 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.**

- **Accroître le couvert forestier** pour lutter contre les îlots de chaleur, améliorer la qualité de l'air et diminuer l'érosion **et les surverses**.
- **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.**
- **Limitier les cases de stationnement et les intégrer à l'intérieur des bâtiments.**
- **Accroître le couvert forestier** pour lutter contre les îlots de chaleur, améliorer la qualité de l'air et diminuer l'érosion **et les surverses**.
- 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.

OBJECTIF 1.3 : INTÉGRER LA DIMENSION ENVIRONNEMENTALE 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 terrestre et 100 % d'aires aquatiques 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. Le statut de conservation des cours d'eau implique que l'on doive à terme y éliminer les surverses.**
- **Gérer les eaux de surface selon une approche écologique** 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, **des bandes riveraines de qualité**, 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 **et en diminuant la part de l'automobile dans les déplacements.***
- **Fixer des objectifs de taux acceptables de superficies d'espaces verts 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 ou menacé et les éléments uniques du paysage).*
- *Une politique **ainsi qu'une réglementation** relative à la gestion des cours d'eau (**rivières et 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 **écologiques** 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 **et un plan de foresterie urbaine** permettant de mettre en valeur les **bénéfices** de l'arbre en milieu urbain **et d'augmenter la canopée dans tous les secteurs**. 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 **incluant les îles sans propriétaires des deux rivières** 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.**

- **Des partenariats 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.**
- *Une table de concertation avec les organismes de **conservation** de Laval afin d'assurer **leur conservation et leur** mise en valeur.*
- *La mise en valeur des 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.*
- *Des mesures visant à assurer l'intégrité écologique des terrains municipaux à l'intérieur des bois et corridors forestiers 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 Miton, etc.).*
- *Une réglementation d'urbanisme, notamment... Le CRE se réjouit de constater que l'action no 22 de cette orientation propose l'intégration de plusieurs mesures visant à mieux protéger l'environnement. La réglementation est en effet l'outil le plus précieux et le plus efficace que détiennent les municipalités à cet égard. Le CRE presse la Ville d'utiliser ses pouvoirs réglementaires de façon à assurer son développement en respectant la capacité de support des écosystèmes de Laval. Pour que cette démarche soit couronnée de succès, elle doit également identifier clairement les milieux naturels à conserver ainsi que les objectifs (indicateurs) qu'elle se donne en matière d'environnement et de qualité de vie. Le CRE de Laval souhaite que la Ville de Laval tienne des consultations publiques et tienne des référendums selon la législation existante pour tous les projets de développement dans les zones d'aménagement écologique particulières (ZAEF).*

OBJECTIF 1.4 : IDENTIFIER, RECONNAÎTRE ET TENIR COMPTE DES CONTRAINTES D'ORIGINE NATURELLE ET ANTHROPIQUE DANS LA PLANIFICATION ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE.

SOUS-OBJECTIFS

- *Intensifier la réhabilitation des sites contaminés pour favoriser le redéveloppement du tissu urbain incluant l'agriculture et 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 **écologique** de l'eau pour les bassins versants de l'Île Jésus.
- 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 à 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 d'agriculture ou de conservation, **le zonage**, 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.

ORIENTATION 2 : STIMULER ET PROMOUVOIR LE DYNAMISME, L'INNOVATION ET LE CARACTÈRE VERT ET IDENTITAIRE DE LA VILLE

Le CRE de Laval recommande que la Ville affirme ici aussi son attachement à ses milieux naturels et sa volonté d'adopter les meilleures pratiques environnementales.

OBJECTIF 2.1 : 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 **tout en réglementant** la plantation d'arbres sur les propriétés privées et conserver les derniers milieux naturels. **Pour améliorer l'attractivité de son centre-ville, Laval** 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 au 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 **et** des eaux de ruissellement de façon à 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. À cet endroit, 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.**

OBJECTIF 2.2 : RECONNAÎTRE ET RENFORCER LE CARACTÈRE DISTINCT DES PÔLES DE QUARTIER DANS LEURS DIMENSIONS ENVIRONNEMENTALE, SOCIALE, CULTURELLE ET COMMUNAUTAIRE

Le CRE de Laval recommande **d'ajouter les dimensions environnementale, sociale, culturelle et communautaire à cet objectif de façon à contribuer à créer dans les pôles de quartier des milieux de vie plus humains, plus sains et plus complets.**

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.**
- **Définir une hauteur maximum pour les bâtiments du le centre-ville, comme la plupart des grandes villes le font pour leur 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. et les ZAEP 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

- Ajouter d'autres pôles de quartier à ceux identifiés 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.
- 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.**
- Favoriser la création d'espaces publics, de lieux de rassemblement **et la conservation de milieux naturels.**
- **Prioriser les investissements municipaux visant à augmenter le nombre d'acquisitions de milieux naturels et à compléter le réseau d'aires conservées 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.

OBJECTIF 2.3 : 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.**
- Stimuler les échanges entre les agriculteurs et les citadines.
- 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 **et encourager** 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 **une réglementation et** 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 **d'assurer la recharge écologique des nappes souterraines** pour les **usages agricoles** et les citoyens résidant en milieu isolé.
- Encadrer l'utilisation des pesticides et des engrais en privilégiant l'utilisation de produits **et de méthodes** ayant le moins d'impacts négatifs sur l'environnement et la santé selon le principe de précaution.
- Introduire graduellement l'étiquetage illustrant l'écoconditionnalité des produits alimentaires que l'on fabrique et que l'on exporte.
- **Hormis les droits acquis, étendre l'interdiction d'exploitation minière à toute la zone agricole de Laval.**

OBJECTIF 2.4 : SOUTENIR UN MODE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DURABLE POUR ACCROÎTRE L'ATTRACTIVITÉ ET LE RAYONNEMENT DE LA VILLE

Les personnes et de plus en plus d'entreprises sont attirées par les villes qui adoptent des pratiques environnementales reconnues et qui protègent jalousement leurs milieux naturels. La Ville doit adopter une stratégie de développement économique qui fait écho à cet intérêt croissant pour les milieux de vie sains. Or, il existe encore à Laval des entreprises dont les opérations ou les risques associés sont incompatibles avec la proximité des secteurs résidentiels. Des mesures réglementaires ou incitatives doivent être adoptées pour corriger cette situation.

Ailleurs, on lit dans le second projet de S.A.D.R.-1 qu'« *Accroître le rayonnement économique de Laval ...implique une consolidation des liens physiques et une optimisation de l'accessibilité entre ces secteurs et avec le reste de la région. L'arrimage entre les infrastructures, la circulation et la localisation des pôles d'emploi et des parcs industriels est ainsi un enjeu majeur* ». Pourtant, les parcs industriels et les centres commerciaux de Laval se déploient déjà au cœur de Laval, de part et d'autre des autoroutes et d'un grand nombre de boulevards (souvent trop larges), dans des territoires autrefois occupés par de magnifiques milieux naturels (boisés, milieux humides ou ruisseaux) ou par des terres agricoles fertiles. Le CRE ne partage donc pas l'avis que l'accessibilité des secteurs industriels ou commerciaux soit un enjeu majeur. En fait, en observant la carte d'affectation du territoire, on pourrait même dire que le seul parc linéaire qui existe à Laval est le parc industriel.

Pour le CRE, le principal enjeu est la minéralisation de ces secteurs qui crée des îlots de chaleur, augmente les surverses, porte atteinte (diminution) à la biodiversité et en fait des milieux laids et inhospitaliers.

SOUS-OBJECTIFS

- Remplacer progressivement les entreprises polluantes ou présentant des risques trop élevés.

- Reverdir massivement et déminéraliser les parcs industriels.
- Redévelopper et revitaliser les secteurs industriels.

ACTIONS

- Adopter un plan composé de mesures réglementaires et d'incitatifs pour remplacer les entreprises de Laval dont les opérations comportent des nuisances ou des risques trop importants pour les résidents.
- Mettre en place des mesures pour favoriser la déminéralisation et le verdissement des espaces industriels ou commerciaux.
- Favoriser la mise en place de mesures ainsi que la création d'îlots de fraîcheur propices aux déplacements actifs dans les parcs industriels.
- Revoir le nombre de cases de stationnement pour les industries, les commerces et les institutions.
- Gérer les eaux de pluie et la fonte de neige dans les secteurs industriels.

OBJECTIF 2.5 PROTÉGER ET METTRE EN VALEUR LE PATRIMOINE CULTUREL

« De même, des paysages d'intérêt et emblématiques ont été peu mis en valeur et leur présence n'a pas été suffisamment soulignée en tant que composante identitaire. Fortement interpellée par les inquiétudes des citoyens, la Ville souhaite aujourd'hui consacrer ces éléments identitaires du territoire lavallois, en reconnaissant l'évolution du concept de patrimoine au fil du temps et des changements sociétaux. » Le CRE endosse ce constat et se réjouit de la volonté de la Ville de mieux protéger son patrimoine. Il rappelle aussi que les milieux naturels font partie de ces actifs à conserver au bénéfice des prochaines générations.

SOUS-OBJECTIFS

- Identifier et **conserver** les panoramas, les milieux naturels, certains rangs, certaines avenues et les points de vue d'intérêt.
- Améliorer l'accessibilité des différents milieux naturels en fonction de 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.

ACTIONS

- Construire une image de marque pour la Ville autour du concept d'archipel.

- *Élaborer et mettre en œuvre une politique du patrimoine lavallois, incluant notamment les immeubles, les milieux naturels, le patrimoine immatériel, les personnages, événements et lieux historiques lavallois.*
- *Poursuivre la protection et la mise en valeur des ensembles patrimoniaux de portée métropolitaine, soit les rivières des Prairies et des Mille-Îles, le village de Sainte-Rose, le village de Saint-Vincent-de-Paul et la pointe est de l'île de Laval.*

ORIENTATION 3 : FAVORISER L'ÉMERGENCE DE MILIEUX DE VIE COMPLETS, INCLUSIFS ET À ÉCHELLE HUMAINE

Le CRE de Laval souscrit à cette orientation et rappelle que la dimension environnementale est une des composantes essentielles des milieux de vie.

OBJECTIF 3.1 : REPENSER LA CONCEPTION ET LA TRANSFORMATION DES MILIEUX DE VIE EN RELATION AVEC L'EXPÉRIENCE HUMAINE ET LES 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 lumineuse (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 relieraient les milieux naturels, les parcs, les berges, les commerces de proximité, les parcs industriels et les institutions.

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) et en faveur de la mobilité durable, et mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation.

OBJECTIF 3.2 : CONCEVOIR UNE OFFRE RÉSIDENTIELLE, DES ÉQUIPEMENTS ET DES SERVICES PUBLICS ADAPTÉS AUX BESOINS DES FAMILLES ET DE TOUS LES CITOYENS QUI RESPECTENT LA CAPACITÉ DE SUPPORT DES ÉCOSYSTÈMES DE LAVAL

La présence de milieux naturels à proximité et à l'intérieur du tissu résidentiel ainsi que les équipements et les services publics, notamment dans les domaines de la santé et de l'éducation, sont des éléments essentiels à la création de milieux de vie complets. Pour que ces composantes contribuent à l'amélioration de la qualité de vie et à la sécurité des citoyens, elles doivent être adaptées aux attentes des Lavallois d'aujourd'hui et de demain selon les principes du développement durable.

SOUS-OBJECTIFS

- Diversifier les typologies résidentielles dans tous les quartiers et limiter la hauteur des bâtiments à trois (3) étages.
- Assurer une desserte équitable et de qualité en équipements et en services publics sur l'ensemble du territoire.

ACTIONS

- Pour être vraiment « Urbaine de nature », la Ville doit planifier l'offre résidentielle en y assurant la protection des milieux naturels, la création de réseaux de transports actifs performants, un verdissement massif, des rues étroites et des espaces publics invitants.

OBJECTIF 3.3 ENCOURAGER LA VITALITÉ CULTURELLE ET COMMUNAUTAIRE COMME LEVIER DE DÉVELOPPEMENT SOCIAL

*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.*

Plusieurs organismes de Laval comme le Centre d'interprétation de l'eau (C.I.EAU), Éco-Nature, le Musée Armand-Frappier et le Cosmodôme offrent des activités liées à la culture scientifique. Or, le projet de révision de la politique culturelle du Québec semble vouloir laisser la culture scientifique de côté. Compte tenu de l'importance de cet élément pour Laval, il est important que la Ville affirme sa volonté de soutenir les organismes qui œuvrent dans ce domaine.

SOUS-OBJECTIFS

- **Soutenir les organismes de culture scientifique de Laval.**

ACTIONS

- **Modifier la politique culturelle de la Ville et prévoir des budgets suffisants pour mieux soutenir les organismes de culture scientifique.**

OBJECTIF 3.4 : REVITALISER LES QUARTIERS PRÉSENTANT DES DÉFIS URBAINS ET SOCIOÉCONOMIQUES

Les quartiers de Laval nécessitant le plus d'être revitalisés sont souvent très minéralisés, ils comportent beaucoup d'îlots de chaleur et ils manquent cruellement d'arbres.

SOUS-OBJECTIFS

- *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.*
- *Prioriser l'augmentation de l'offre de logement social et abordable **notamment** dans les projets T.O.D. **et dans les ZAEP** comme levier de redéveloppement des communautés.*

ACTIONS

- **Créer des îlots de fraîcheur comportant un mobilier urbain accueillant et propice à la détente.**
- **Améliorer l'accès aux parcs, aux berges et aux milieux naturels situés à l'intérieur ou à proximité des quartiers à revitaliser.**

4 – GRANDES AFFECTATIONS, DENSITÉ ET HAUTEUR

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'eaux pluviales 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. **De plus**, 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 est actuellement desservie 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 **ou à très faible émission**, 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 déglacage 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 **et près des rivières**, 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 S.A.D.R.-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. **Dans les prochains paragraphes, le CRE commente différents articles du projet de schéma d'aménagement et recommande des actions à mettre en œuvre ou des conditions à respecter pour réussir le défi de la densification. De son côté, la Ville doit minimalement :**

- ✓ préciser en détail les mesures qu'elle entend prendre pour réussir la densification **dont notamment :**
 - **le taux (m² par hab.) de milieux naturels disponibles par habitant;**
 - **le pourcentage d'aires terrestres protégées sur l'ensemble de son territoire;**
 - **le pourcentage d'aires aquatiques (rivières et ruisseaux) protégées;**
 - **la population maximale visée à l'ultime;**
 - **les fourchettes (plutôt que les minimums) de taux de densification par secteur;**
 - **etc.**

- ✓ 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;
- ✓ faire mesurer ces indicateurs régulièrement par des tiers à un nombre suffisant d'endroits sur le territoire de Laval;
- ✓ publier un tableau de bord de la qualité de vie et de l'environnement;
- ✓ s'engager à modifier ses objectifs de densification si les indicateurs montrent une détérioration de la situation.

4.1 GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE

AFFECTATION URBAINE (4.1.2) ET AFFECTATION MULTIFONCTIONNELLE (4.1.3)

FONCTION DOMINANTE - HABITATION

Compte tenu de la rareté des boisés situés sur le territoire de Laval et des bénéfices qu'ils apportent à toute la collectivité, le CRE est d'avis qu'on ne doit pas autoriser les habitations unifamiliales isolées, bifamiliales isolées ou trifamiliales isolées dans un couvert forestier compris à l'intérieur des limites d'un bois et corridor forestier d'intérêt métropolitain ou d'un bois d'intérêt municipal.

AFFECTATION INDUSTRIELLE (4.1.6)

FONCTIONS COMPLÉMENTAIRES

Dans la fonction Gestion des matières résiduelles, on doit établir des critères liés aux odeurs et à la circulation lourde.

Dans la fonction de *Dépôt de neige usée*, on doit établir des critères liés à la circulation lourde du jour et de la nuit.

AFFECTATION PROTECTION (4.1.9) ET AFFECTATION CONSERVATION (4.1.10)

Comme mentionné précédemment, le CRE recommande d'utiliser le mot CONSERVATION reconnu par la communauté internationale plutôt que les mots *préserver*, *sauvegarder* et *protéger*.

➤ http://www.rmnat.org/wp-content/uploads/2013/11/Terminologie_de_la_conservation.pdf

En regroupant les critères d'affectation, protection et conservation dans un même chapitre, la Ville de Laval donnera un message plus clair, ce qui ne l'empêchera pas d'y inclure les nuances appropriées. Voici d'autres propositions d'amendement au texte du schéma.

Afin de créer les conditions propices à la protection de l'environnement et de la biodiversité, cette aire d'affectation autorise les activités de conservation et de mise en valeur des milieux naturels ainsi que certains usages compatibles tels que les activités de récréation extensive, les aménagements permettant l'accès aux milieux naturels et l'habitation de faible densité au pourtour aux fins de consolidation d'un secteur résidentiel existant.

FONCTIONS COMPLÉMENTAIRES - HABITATION UNIFAMILIALE ISOLÉE, BIFAMILIALE ISOLÉE OU TRIFAMILIALE ISOLÉE,

Dans le premier critère, dans le couvert forestier... il serait bon de préciser ce qu'est ... une voie ouverte à la circulation au moment de l'entrée en vigueur du règlement de contrôle intérimaire M.R.C.L.-8 concernant les bois et corridors forestiers d'intérêt **métropolitain et les bois d'intérêt municipal** sur le territoire de Laval, le 28 août 2014.

Dans le deuxième critère, sur une île autre que l'île Jésus, l'usage habitation peut être autorisé si un pont fonctionnel et sécuritaire, selon les normes de construction reconnues relie l'île Jésus à cette île et l'usage habitation doit être situé en bordure d'une voie ouverte à la circulation au moment de l'entrée en vigueur de la réglementation d'urbanisme de concordance au présent schéma d'aménagement. Dans un principe de précaution et d'adaptation aux changements climatiques, toutes les îles des rivières des Mille Îles et des Prairies doivent être conservées.

CARTE 4-1 : GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE

Le CRE recommande d'ajouter à la carte 4-1, les milieux naturels suivants sous l'affectation **Conservation** :

- Bois du Totem (sud de Marcel-Villeneuve, à l'est de l'autoroute 25 et au nord de la voie ferrée).
- Bois du Souvenir.
- Milieux humides d'intérêt municipal
 - Milieu humide à l'intersection de l'A-440 et A-13 (cadran nord-est)
 - Milieu humide dans le prolongement du boulevard Dagenais à Vimont
 - Milieu humide à l'est de Curé-Labelle et au nord de l'A-440
 - Milieu humide au sud du boulevard Saint-Martin Ouest et à l'ouest du boulevard Chomedey
 - Etc.
- Corridors forestiers d'intérêt municipal.
- Les deux grands projets retenus par la Communauté métropolitaine de Montréal pour la région de Laval (Sentier cyclable et pédestre entre Oka et Mont-Saint-Hilaire et Parc de la rivière des Mille-Îles).

- La Trame verte et bleue du Grand Montréal et les éléments identifiés et protégés dans le PMAD, soit : les aires protégées, les bois et les corridors forestiers, les milieux humides, les rives et le littoral, les paysages d'intérêt métropolitain et le patrimoine bâti d'intérêt métropolitain.
- En termes d'aménagement harmonieux du territoire urbain, l'approche basée sur les principes de l'économie circulaire n'a pas été considérée ou préconisée par la Ville. « L'économie circulaire est un mode de développement économique basé sur la prise en considération des échanges de matières et d'énergie au niveau d'un quartier et qui respecte les principes écologiques et une utilisation rationnelle des ressources naturelles pour assurer un développement durable d'une ville. Par conséquent, si la ville veut considérer une vision novatrice et écologique de la société, une intégration des principes de l'économie circulaire est essentielle à l'élaboration d'un schéma d'aménagement équilibré respectant la capacité de support des écosystèmes et les besoins économiques et sociaux dans des milieux de proximité (quartier).

4.2 DENSITÉ RÉSIDENTIELLE

On lit dans le PMAD à la page 96 : « *L'établissement de seuils minimaux de densité constitue l'une des mesures contribuant à optimiser le développement urbain et à diversifier l'offre de logements. Toutefois, le seuil de densité ne peut être une mesure précise s'appliquant "mur à mur" à l'échelle métropolitaine. La définition du seuil de densité sur un territoire doit tenir compte des caractéristiques spécifiques actuelles du territoire concerné et de la vision de développement établie par les instances régionales et municipales.* »

On lit plus loin (p.99) : « *Ainsi, les municipalités pourront offrir des projets avec des densités plus élevées ou plus faibles, selon les caractéristiques du milieu.* »

DÉTERMINATION DES SEUILS MINIMAUX DE DENSITÉ RÉSIDENTIELLE APPLICABLES (4.2.1.2)

Le CRE trouve que ville de Laval interprète d'une façon inappropriée les orientations du PMAD en ce qui concerne la densité à respecter le long des corridors de transport en commun métropolitain et municipal structurants et qu'elle ne se prévaut pas suffisamment des ouvertures prévues au PMAD. La Ville devrait déterminer une fourchette de densification plutôt qu'un seuil minimum et diminuer la largeur de la bande où s'appliquent les taux de densification le long des corridors de transport structurants, comme le recommande le CRE au tableau suivant.

TABLEAU 4.1 : TAUX ET CRITÈRES DE DENSIFICATION ET DE HAUTEURS RECOMMANDÉS PAR LE CRE

ZONE	COUVERTURE	DENSITÉ (log./ha)		HAUTEUR MAXIMALE ₁
		MINIMUM	MAXIMUM	
Centre-ville	100 %	80	s/o	s/o
Autres TODs du métro	rayon 800 m	60	80	8 étages
TODs ligne Blainville	rayon 800 m	40	80	6 étages
TODs ligne Deux-Montagnes	rayon 800 m	40	60	6 étages
Artères de transport structurant	riveraines	40	60	6 étages
Corridors de transport structurants	200 m	40	50	4 étages
Reste du périmètre d'urbanisation	100 %	s/o	40	3 étages

(1) Selon le découpage indiqué à la carte 4-4

L'utilisation des taux et critères recommandés permettrait de mieux s'adapter aux « ...caractéristiques du milieu... » lavallois et de mieux respecter son histoire.

CARTE 4-2 : SEUILS MINIMAUX DE DENSITÉ RÉSIDENTIELLE ET 4-4 HAUTEUR MAXIMALE DES BÂTIMENTS

Les cartes des seuils minimaux de densité et de hauteur maximale devraient être révisées en fonction des recommandations indiquées au tableau 4.1.

RÈGLES D'INTERPRÉTATION DES SEUILS MINIMAUX DE DENSITÉ RÉSIDENTIELLE (4.2.3)

Le CRE aimerait comprendre comment les seuils minimaux de densité résidentielle s'appliquent aux affectations autres que résidentielles. Mieux encore, il souhaiterait que des seuils différents, adaptés aux différentes affectations, soient adoptés; les cartes 4-2 et 4-4 devraient être modifiées en conséquence. Toutes les zones devraient également être soumises à des seuils maximums incluant le centre-ville. Les zones de conservation (densité = 0) devraient être montrées sur les cartes de densité et de hauteur de bâtiments.

Le PMAD (p. 150) : « Aux abords de ce réseau de transport en commun métropolitain structurant, des aires TOD ont été définies comme étant les espaces situés dans un rayon de 1 km autour des stations. Aux abords des arrêts des lignes de SRB, des tramways et des axes de rabattement, le rayon des aires d'influence est de 500 mètres. »

Selon le CRE, ces aires d'influence de 500 m ne devraient pas s'appliquer aux axes de transport structurants qui ne sont pas des axes de rabattement.

4.3 HAUTEUR DES BÂTIMENTS

Dans cette section la Ville définit uniquement des hauteurs maximales des bâtiments en nombre d'étages, mais on doit aussi parler des hauteurs maximales des bâtiments en mètres. Si la hauteur en mètre n'est pas bien réglementée, cela peut avoir des impacts négatifs dans le paysage des secteurs déjà bâtis ou à construire.

La Ville de Laval doit aussi tenir compte de la densification en identifiant le nombre de logements/hectare et en se basant sur les données de la CMM. Cette façon de faire permettrait d'avoir un meilleur équilibre entre le milieu bâti et la conservation des milieux naturels.

CARTE 4-4 : HAUTEURS MAXIMALES DES BÂTIMENTS

La carte 4-4 devrait montrer les grandes affectations du territoire de façon à mieux comprendre le lien qui existe entre les hauteurs, les paysages et les différentes zones d'affectation.

Les figures montrées aux pages 100 et 101 du PMAD illustrent qu'une densité de 30 ou de 40 log./ha peut très bien être obtenue par une composition de résidences unifamiliales, de duplex et de triplex de deux ou trois étages. Il n'est donc pas nécessaire de permettre la construction de bâtiments de **six (6) étages** : applicable à la majorité des secteurs de densité résidentielle minimale de 30 et 40 log/ha...

5 – STRATÉGIE DE GESTION DU TERRITOIRE

Le CRE a analysé les différents éléments de stratégie proposés dans le S.A.D.R.-1 et a formulé plusieurs recommandations visant à les préciser ou à les améliorer. Ces recommandations sont présentées à l'annexe 2.

En février 2009, la sous-ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs écrivait à la Ville à propos des ZAEP : « *Toutefois, le MDDEP est d'avis qu'il serait préférable, après analyse des caractéristiques naturelles des milieux visés, de déterminer les portions des territoires des ZAEP qui seront conservées afin de s'assurer de l'atteinte de 9 %* » lettre dont copie est présentée à l'annexe 3.

Une attention particulière a donc été portée aux balises d'aménagement écoresponsables des ZAEP. Les recommandations du CRE à leur propos sont inscrites directement dans le tableau 5.3.2.

5.3.2. BALISES D'AMÉNAGEMENT ÉCORESPONSABLES

Dans le cadre de l'élaboration des outils réglementaires qui s'appliqueront dans les ZAEP, les balises d'aménagement écoresponsables suivantes devront être prises en compte. Ces balises s'inspirent de principes et de balises développés par Vivre en ville pour l'établissement d'éco quartiers et de certains des critères de développement de quartiers LEED- ND du U.S. Green Building Council¹³.

BALISES D'AMÉNAGEMENT ÉCORESPONSABLES	
COMPACTITÉ ET DENSITÉ	Les balises d'aménagement fixées pour l'ensemble du territoire de Laval en ce qui a trait à la compacité et à la densité ne s'appliquent pas aux ZAEP puisque ces zones font partie des lieux que la densification réalisée ailleurs sur le territoire permet de conserver. Après des études de caractérisation approfondies, les critères de compacité et de densité seront fixés pour chaque ZAEP en respectant les caractéristiques et la fragilité des milieux naturels des écosystèmes naturels qu'ils comportent.
PROTECTION ET MISE EN VALEUR DES ESPACES VERTS ET BLEUS, DES MILIEUX NATURELS ET DE LA BIODIVERSITÉ	- Proposer des aménagements permettant la libre circulation de la faune (écoduc, ponceau permettant la circulation des mammifères, des reptiles, des amphibiens et des poissons, etc.); - Structurer le cadre bâti de sorte à conserver les habitats des espèces floristiques et fauniques menacées et vulnérables présentes sur le site; - Proposer des aménagements permettant de bonifier la valeur des milieux naturels conservés pour la faune (végétaux nourriciers, site d'hivernage, site de ponte, chicot); - Réaliser les aménagements avec des espèces indigènes; - Intégrer des massifs végétaux et maintenir des corridors écologiques qui participent au maintien de la biodiversité; - Favoriser la continuité entre les milieux naturels afin de créer des corridors écologiques; Préserver une bande tampon le long des milieux naturels conservés.
BONIFICATION DE LA CONNAISSANCE DU SITE ET DE L'ENVIRONNEMENT POUR JUSTIFIER LES AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS	- Selon la nature du projet et le milieu d'insertion, exiger le dépôt d'une étude de caractérisation par rapport aux éléments suivants : - les éléments géologiques et géomorphologiques rares comme les alvars et les grottes; - les cours d'eau, les milieux humides et les boisés existants; - les impacts sur les milieux naturels qu'aura la modification de l'hydrologie, du drainage naturel et de la topographie, incluant les mesures de mitigation proposées; - des inventaires spécifiques pour les espèces floristiques et fauniques menacées et vulnérables, incluant les mesures de mitigation et de conservation proposées; - l'identification des corridors verts (bandes forestières et passages fauniques à conserver ou à aménager); - Une proposition de compensation de la canopée perdue sur le plan du verdissement.
PRÉSERVATION DES CARACTÉRISTIQUES NATURELLES, IDENTITAIRES ET PAYSAGÈRES DU SITE	Conserver les bois, les cours d'eau intérieurs et les milieux; Conserver le couvert forestier existant afin d'éviter les trouées qui laisserait des empreintes dans le paysage; - Préserver les points de vue intéressants et les secteurs identitaires; - Favoriser l'enfouissement des lignes électriques et de télécommunication; - Conserver la végétation en rive et la bonifier le long des cours d'eau.
AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ, DE L'EFFICACITÉ, DE LA PERMÉABILITÉ ET DE L'ESTHÉTIQUE DU RÉSEAU ROUTIER	- Porter une attention particulière à la sécurité, en cohabitation avec les véhicules motorisés, afin d'éviter la création d'intersections dangereuses; - Privilégier des rues moins larges et perméables; - Proposer des subdivisions cadastrales propices à la conservation des milieux d'intérêt; - Réduire la largeur de la chaussée afin d'assurer un rapport confortable entre la hauteur des bâtiments et la distance qui les sépare; - Concevoir des emprises suffisamment grandes pour permettre le verdissement.

PRIORITÉ DES DÉPLACEMENTS ACTIFS	• Généraliser la présence de trottoirs et limiter leur encombrement; • Prévoir une largeur de trottoir suffisante pour répondre à l'achalandage et aux besoins des activités pouvant s'y dérouler; • Prévoir dans chaque rue un aménagement cyclable adapté; • Évaluer la pertinence d'aménager des rues partagées et des rues piétonnes.
GESTION INTÉGRÉE ET OPTIMALE DES EAUX	• Minimiser l'érosion causée par l'écoulement des eaux en limitant les interventions sur le terrain et en interdisant le déboisement; • Exiger les pratiques de gestion optimale et écologique (PGOE) des eaux pluviales sur la trame urbaine et les sites; • Diriger majoritairement l'eau de ruissellement vers des infrastructures vertes plutôt que vers le réseau pluvial; • Élaborer un Plan de gestion écologique de l'eau; • Favoriser la filtration naturelle des eaux de ruissellement avant leur renvoi dans les milieux naturels.
VARIÉTÉ, QUALITÉ ET DISTRIBUTION STRATÉGIQUE DES ESPACES PUBLICS	• Répartir les espaces publics de façon à assurer leur proximité des habitations, des pôles d'emplois et des milieux scolaires; • Prévoir des aménagements variés qui permettent une interface de découverte avec les milieux naturels; • Prévoir des espaces publics ouverts et visibles de dimensions adéquates selon les fonctions qu'ils doivent remplir; • Aménager un réseau de sentiers piétonniers afin de desservir les équipements récréatifs, en l'intégrant au réseau piétonnier existant; • Assurer une présence significative des végétaux; • Utiliser des matériaux et du mobilier urbain de qualité; • Assurer un éclairage de qualité et à échelle humaine.
EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE	• Concevoir la trame urbaine afin de maximiser le gain solaire passif; • Favoriser les aménagements qui facilitent les transports actifs, minimisent la consommation d'énergie et récupèrent l'énergie produite par leur opération; • Exiger des revêtements de toits végétalisés ou à albédo élevé; • Aménager les sites de façon à favoriser un éclairage limitant la pollution lumineuse.
AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ ESTHÉTIQUE, ENVIRONNEMENTALE ET ARCHITECTURALE DES BÂTIMENTS	• Intégrer les bâtiments au relief naturel; • Disposer les bâtiments de façon à optimiser les vues panoramiques des futurs résidents; • Intégrer les bâtiments à leur lotissement en matière tant d'architecture que de gabarit ou de volume de construction; • Favoriser la discrétion et l'harmonie de l'affichage et de l'éclairage; • Prévoir une diversité de types d'habitations y compris des habitations à loyer modique.
RÉDUCTION DES EFFETS DES ÎLOTS DE CHALEUR PAR L'AMÉNAGEMENT EXTÉRIEUR ÉCOLOGIQUE DES SITES	• Conserver les arbres existants et encourager la plantation de nouveaux arbres de façon à augmenter la canopée; • Créer de l'ombre dans les stationnements par la plantation d'arbres et de végétaux; • Utiliser pour les rues, trottoirs et entrées résidentielles, un revêtement de sol perméable et à albédo élevé.

6 – PROGRAMME DE MISE EN OEUVRE

Le CRE de Laval félicite la Ville de Laval pour avoir ajouté *un programme de monitoring* dans son plan de mise en œuvre. Le CRE de Laval recommande que le programme de monitoring soit réalisé par les organismes du milieu qui œuvrent sur le territoire de Laval de façon à assurer l'indépendance et l'objectivité de la démarche. De plus, la liste des indicateurs ainsi que le nombre de lieux et la fréquence des mesures

devraient être établis conjointement avec ces organismes. Enfin, les résultats de monitoring devraient être publiés dès que les données sont disponibles sur un tableau de bord convivial.

PLAN D'ACTION

La réalisation de ces actions est sous la responsabilité d'un ou plusieurs services municipaux en collaboration avec les organismes et les partenaires du milieu lavallois, tant du secteur privé, public que communautaire. Le CRE de Laval félicite la Ville de Laval d'associer les organismes et les partenaires du milieu lavallois à la réalisation de ces actions.

Toutefois, dans une perspective de partenariat (pourtant annoncé prématurément par la Ville lors de l'envoi des comptes de taxe et dans diverses publications), le CRE se questionne sur le fait que son nom soit cité si peu souvent dans la colonne « Intervenants » des tableaux présentant les actions que la Ville entend réaliser. Nous nous devons de commenter ces tableaux et d'y indiquer là où l'intervention du CRE, ou celle d'autres organismes pourraient être utiles.

ORIENTATION 1 : GÉRER L'OCCUPATION DU TERRITOIRE LAVALLOIS DE FAÇON RESPONSABLE

ACTIONS	HORIZON				INTERVENANTS
OBJECTIF 1.1 : CONCEVOIR LE DÉVELOPPEMENT URBAIN EN ARRIMANT LA PLANIFICATION DU TERRITOIRE ET LA PLANIFICATION DE MODES DE TRANSPORT DURABLES	0-5 ans	5-10 ans	10 ans et +	Continu	
ACTIONS - PLANIFICATION					
1. Orienter le développement vers les secteurs déjà desservis ou en continuité avec le territoire urbanisé selon les critères définis à la section 5.1.3. et en respectant la capacité de support des écosystèmes.				x	
2. Réviser les plans directeurs des infrastructures (égout et aqueduc) et effectuer leur mise à jour afin d’assurer une desserte adéquate des secteurs à construire et à redévelopper ainsi qu’une élimination progressive des surverses, conformément aux politiques environnementales en vigueur.	x			x	Ville de Laval
3. Élaborer et mettre en œuvre, en collaboration avec les partenaires, un plan de transport stratégique et intégré (routier, collectif et actif) pour le territoire de Laval.	x	x			Ville de Laval, STL, MTMDET, AMT, CIT Laurentides et les Moulins
4. Élaborer et mettre en œuvre une stratégie immobilière pour l’implantation des équipements structurants d’intérêt métropolitain et régional.				x	Ville de Laval
5. Élaborer et mettre en œuvre une étude d’opportunité sur les déplacements piétonniers sur le territoire de Laval.	x				Ville de Laval
6. Élaborer et mettre en œuvre une politique sur le stationnement afin d’assurer une meilleure gestion du stationnement pour l’ensemble du territoire de Laval.	x			x	Ville de Laval
ACTIONS - COORDINATION ET PARTENARIAT					
7. Accorder les ressources nécessaires à l’évaluation et à la priorisation des demandes de services municipaux dans les secteurs à construire et à redévelopper.	x				Ville de Laval
8. Poursuivre la collaboration et les réflexions avec le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l’Électrification des transports du Québec (MTMDET) concernant la réalisation :					Ville de Laval, MTMDET, CMM
· les besoins réels et les alternatives au prolongement de l’A-440 en autoroute ou en boulevard urbain dans le secteur ouest de Laval;				x	Ville de Laval, MTMDET, CMM
· l’élargissement de l’A-13 à la hauteur du pont Louis-Bisson;				x	Ville de Laval, MTMDET,
· les alternatives au prolongement de l’A-19 jusqu’à Bois-des-Filion.				x	Ville de Laval, MTMDET, CMM

9. Accentuer la collaboration avec la Société de transport de Laval (STL) afin d'assurer une meilleure intégration des transports collectifs lors de la planification des nouveaux quartiers et lieux d'emplois.				x	Ville de Laval, STL
10. Collaborer avec la STL à l'amélioration et à l'optimisation de la desserte en transport collectif interne.				x	Ville de Laval, STL
11. Collaborer à l'amélioration de la performance du service d'autobus par la mise en place de mesures préférentielles et par l'implantation d'un réseau de bus à haut niveau de service (BHNS), notamment sur les boulevards Le Corbusier, Chomedey, de la Concorde, des Laurentides, Notre- Dame, Curé-Labelle, Dagenais et Saint-Martin et par la mise en œuvre du projet de service rapide de bus (SRB) Pie-IX en territoire lavallois.	x			x	Ville de Laval, STL, STM
12. Poursuivre la planification du prolongement du métro sur le territoire, en collaboration avec les partenaires, en priorisant à court terme le prolongement des tronçons 1 et 2 de la ligne orange.				x	Ville de Laval, MTMDET, AMT, CMM, STM
13. Collaborer avec le MTMDET pour réaménager les carrefours aux jonctions du réseau routier municipal et des bretelles autoroutières, notamment pour y augmenter la présence d'arbres et y intégrer les modes actifs et optimiser l'utilisation du sol.				x	Ville de Laval, MTMDET
14. Participer à l'amélioration de la fonctionnalité du réseau artériel métropolitain (RAM) en y favorisant le verdissement et en y intégrant notamment des aménagements en faveur des modes de transport actif et collectif.				x	Ville de Laval, CMM, STL
15. Collaborer à la planification et au déploiement d'un réseau de recharge pour véhicules électriques sur le territoire lavallois, tant sur le domaine public que privé.	x			x	Ville de Laval, Hydro-Québec, Partenaires privés
ACTIONS – PROJETS					
16. Poursuivre la mise à niveau des stations et des ouvrages majeurs de distribution d'eau potable, d'interception et d'élimination progressive des surverses, des usines d'épuration des eaux et des stations de pompage.				x	Ville de Laval
17. Assurer la connectivité et l'efficacité du réseau routier structurant par la réalisation des travaux suivants, tout en limitant les impacts négatifs de nature économique, écologique et sociale :					Ville de Laval
· le raccordement du boulevard Dagenais entre le boulevard des Laurentides et l'avenue Francis-Hughes;		x			Ville de Laval
· le prolongement du boulevard Saint-Martin Est, à l'est du boulevard Vanier;			x		Ville de Laval
· le réaménagement du boulevard Saint-Martin Ouest entre l'A-13 et la 100e Avenue;		x			Ville de Laval
· l'élargissement et le verdissement du boulevard Daniel-Johnson entre les boulevards Saint-Martin et du Souvenir incluant des initiatives favorisant le transport actif;	x				Ville de Laval
· le prolongement de la rue Cardinal jusqu'au boulevard Notre-Dame		x			Ville de Laval
· le prolongement de boulevard René-Laennec jusqu'à la rue Saint- Saëns;		x			Ville de Laval
· le raccordement du boulevard du Souvenir entre l'avenue Ampère et le boulevard Laval1;					Ville de Laval
· le raccordement de la 100e avenue jusqu'au boulevard Cléroux;	x				Ville de Laval
· le prolongement des boulevards de la Renaissance et des Oiseaux;		x			Ville de Laval

· la reconfiguration du boulevard Sainte-Rose à la hauteur du boulevard de la Renaissance;		x			Ville de Laval
· le prolongement du boulevard Chomedey jusqu'au boulevard Dagenais;			x		Ville de Laval
· le prolongement de l'avenue Jean-Béraud jusqu'au boulevard Curé- Labelle;		x			Ville de Laval
· l'élargissement et le verdissement du boulevard Arthur-Sauvé, entre le boulevard Dagenais Ouest et l'avenue des Bois;		x			Ville de Laval
· la construction d'un viaduc au-dessus de l'A-440, entre le boulevard Henri-Bourassa et la rue Gaumont.	x				Ville de Laval
18. Accélérer la mise en œuvre du Plan de mobilité active de Laval.	x				Ville de Laval
19. Mettre en œuvre le Plan directeur du réseau cyclable selon une priorisation basée sur la connectivité et la continuité du réseau ainsi que sur la rentabilité des déplacements (achalandage). Une amélioration qualitative et quantitative de l'offre visant à augmenter l'achalandage et à mieux desservir tout le territoire de Laval. Prévoir l'aménagement d'une piste cyclable le long de la voie ferrée du Canadien Pacifique.	x			x	Ville de Laval, Vélo-Québec, CRE de Laval
20. Consolider le réseau cyclable artériel par le déploiement du réseau Vélo-express, connecté à la Route verte et au Sentier métropolitain cyclable et pédestre Oka-Mont-Saint-Hilaire afin de relier les différents pôles d'intérêt et les générateurs de déplacements sur le territoire lavallois et assurer la liaison vers les municipalités limitrophes.	x				Ville de Laval, CMM
21. Aménager une « Maison de l'environnement » près de la gare Sainte-Rose.	x				Ville de Laval, CRE de Laval, AMT, le gouvernement du Québec

ACTIONS	HORIZON				INTERVENANTS
OBJECTIF 1.2 : DENSIFIER ET OPTIMISER L'OCCUPATION DU TERRITOIRE AUX POINTS D'ACCÈS ET AUX ABORDS DU RÉSEAU DE TRANSPORT COMMUN STRUCTURANT	0-5 ans	5-10 ans	10 ans et +	Continu	
ACTIONS - PLANIFICATION					
1. Réviser ou élaborer et mettre en œuvre une planification particulière pour les aires TOD et les corridors de transport en commun métropolitain structurant projetés selon les balises d'aménagement définies à la section 5.2.	x	x			
2. Mener des études de design et de revitalisation et des études économiques pour la station de métro Cartier et la station de métro et gare de la Concorde.	x	x			Ville de Laval, CMM
3. Élaborer une stratégie d'investissement spécifique aux aires TOD afin de prioriser les investissements municipaux pour assurer l'attractivité de ces secteurs et accroître les retombées fiscales pour la Ville et la collectivité lavalloise.	x				Ville de Laval

4. Réaliser des études de mobilité et des plans de gestion de l'offre en stationnement (quantité, coût, durée permise et localisation) et des déplacements qui soient spécifiques aux aires TOD, afin d'améliorer la connectivité, l'intermodalité, la perméabilité du tissu urbain et l'optimisation de l'occupation du sol, ainsi que l'attrait du transport collectif.			x		Ville de Laval, AMT, STL
ACTIONS - COORDINATION ET PARTENARIAT					
5. De concert avec les partenaires, revoir la conception des stationnements incitatifs de manière à ce qu'ils soient intégrés à la composition architecturale des bâtiments jouxtant un point d'accès au réseau de transport collectif structurant.			x		Ville de Laval, AMT, STL
6. Associer la population et les organismes communautaires des aires TOD à l'exercice de la planification particulière.			x		Ville de Laval
7. Établir des partenariats avec des acteurs publics, privés et institutionnels de façon à contribuer à la mise en œuvre de la planification particulière dans les aires TOD et les corridors de transport en commun métropolitain structurant projetés.			x		Ville de Laval
ACTIONS – PROJETS					
8. Revaloriser les terrains contaminés du site de la gare Vimont.		x			Ville de Laval
9. Revoir la configuration et l'aménagement de l'avenue Léo-Lacombe, notamment pour créer un espace public linéaire le long de la voie ferrée.		x			Ville de Laval
10. Réorganiser les abords immédiats de la station de métro Cartier et de la station de métro et gare De la Concorde et relocaliser le dépôt de neige usée situé à proximité de la gare de Sainte-Rose pour optimiser l'occupation du sol.	x				Ville de Laval, AMT
11. Redévelopper et mettre en valeur les équipements municipaux à proximité de la station Cartier	x	x			Ville de Laval

ACTIONS		HORIZON				INTERVENANTS
OBJECTIF 1.3 : INTÉGRER LA DIMENSION ENVIRONNEMENTALE AU CŒUR DE LA PLANIFICATION ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE		0-5 ans	5-10 ans	10 ans et +	Continu	
ACTIONS – PLANIFICATION						
1. Élaborer et mettre en œuvre :						Ville de Laval, OBNL, gouvernement du Québec, Environnement Canada, CRE de Laval
· un plan de conservation et de mise en valeur des milieux naturels et comportant des cibles à atteindre pour les milieux naturels (17 %), les plans d'eau (100 %), la canopée (30 %), etc.;		x			x	Ville de Laval, OBNL, gouvernement du Québec, Environnement Canada, CRE de Laval

· une politique relative à la gestion écologique des cours d'eau;	x			x	Ville de Laval, OBNL , gouvernement du Québec , Environnement Canada , CRE de Laval
· une stratégie d'acquisition des milieux naturels;	x			x	Ville de Laval, OBNL , gouvernement du Québec , Environnement Canada , CRE de Laval
· des stratégies parallèles de gestion écologique des eaux de surface, complémentaires aux modes traditionnels;	x			x	Ville de Laval, OBNL , gouvernement du Québec , Environnement Canada , CRE de Laval
· une politique de l'arbre et un plan de foresterie urbaine permettant d'augmenter la canopée et de mettre en valeur les qualités de l'arbre en milieu urbain;	x			x	Ville de Laval, OBNL , gouvernement du Québec , Environnement Canada , CRE de Laval
· des plans de protection et de conservation des sources d'eau potable.		x	x		Ville de Laval, OBNL , gouvernement du Québec , Environnement Canada , CRE de Laval
2. Mettre en place des incitatifs financiers visant à accroître la plantation d'arbres et favoriser les mesures de verdissement sur les terrains privés commerciaux et industriels.	x			x	Ville de Laval, PlantAction
3. Maintenir le programme de distribution d'arbres et bonifier l'aide financière pour la plantation d'arbres sur les propriétés résidentielles dans les quartiers existants.				x	Ville de Laval
4. Poursuivre la réalisation de l'inventaire arboricole sur le domaine public pour évaluer l'état actuel de la foresterie municipale (essence, âge, santé, etc.) et en améliorer la gestion.	x				Ville de Laval
5. Réaliser une étude pour connaître les délimitations et réaliser la caractérisation des bassins versants présents sur le territoire lavallois.	x				Ville de Laval, OBV , CRE de Laval
6. Poursuivre les démarches pour l'agrandissement de la superficie du refuge faunique de la Rivière-des-Mille-Îles et reconnaître à Éco-Nature la surveillance et la gestion de toutes les îles sans propriétaire.				x	Ville de Laval, MDDELCC, MFFP, Éco-Nature
7. Solliciter le gouvernement du Québec pour inscrire de nouvelles aires protégées suivantes au Registre des aires protégées, notamment :				x	Ville de Laval, MDDELCC, MFFP, Éco-Nature
· habitat floristique de la Rivière-des-Mille-Îles;				x	Ville de Laval, MDDELCC, MFFP, Éco-Nature

· habitat du rat musqué 11-13-0036-1988;				x	Ville de Laval, MDDELCC, MFFP, Éco-Nature
· habitat du rat musqué 11-13-0041-1988;				x	Ville de Laval, MDDELCC, MFFP, Éco-Nature
· habitat du rat musqué 11-13-0045-1989;				x	Ville de Laval, MDDELCC, MFFP, Éco-Nature
· habitat du rat musqué 11-13-0087-1993.				x	Ville de Laval, MDDELCC, MFFP, Éco-Nature
8. Réaliser un inventaire des activités anthropiques en amont des prises d'eau potable ainsi qu'une étude d'analyse de vulnérabilité de la source.	x			x	Ville de Laval
ACTIONS – COORDINATION ET PARTENARIAT					
9. Collaborer avec les organismes locaux afin de cartographier les milieux naturels sur le territoire lavallois et d'en assurer la mise à jour régulière.				X	Ville de Laval, Organismes de conservation, CRE de Laval
10. Poursuivre les représentations auprès de la CMM afin que les bois et corridors forestiers d'intérêt métropolitain et les bois d'intérêt municipal soient reconnus dans la comptabilisation des aires protégées à l'échelle métropolitaine et adhérer à la création d'un registre d'aires protégées métropolitaines.	x			x	Ville de Laval, CMM
11. Poursuivre les discussions avec le gouvernement du Québec dans le but de doter Laval d'une carte officielle de son réseau hydrique.	x			x	Ville de Laval, gouvernement du Québec
12. Poursuivre les représentations auprès du conseil stratégique de la Table de concertation régionale Haut-Saint-Laurent–Grand Montréal, ainsi qu'auprès du Conseil des bassins versants des Mille-Îles (COBAMIL).				x	Ville de Laval, Table de concertation régionale Haut-Saint-Laurent – Grand Mtl, COBAMIL, CRE de Laval
13. Poursuivre la mise en place d'une table de concertation pour les bois de Laval afin d'assurer la collaboration des organismes dans la protection et la mise en valeur des milieux naturels.	x			x	Ville de Laval, Organismes de conservation
14. Poursuivre la collaboration avec le gouvernement du Québec et la CMM et soutenir financièrement l'acquisition des trois grandes îles en vue d'assurer leur mise en valeur à des fins de conservation.	x			x	Ville de Laval, CMM, Gouvernement du Québec
ACTIONS – PROJETS					
15. Poursuivre la mise en œuvre du programme de débranchement des gouttières de la Ville de Laval, du plan de réduction des émissions de GES et du plan d'adaptation aux changements climatiques.				x	Ville de Laval, OBNL, CRE de Laval
16. Conférer un statut de conservation et mettre en valeur les cours d'eau intérieurs.				x	Ville de Laval, CRE de Laval
17. Aménager ou conserver des îlots de fraîcheurs à des endroits stratégiques sur l'ensemble du territoire de Laval.				x	Ville de Laval, PlantAction

18. Promouvoir l'aménagement de pratiques de gestion optimale et écologique des eaux pluviales dans l'environnement urbain et les projets de réaménagement.				x	Ville de Laval, CRE de Laval
19. Soutenir le plan d'action pour l'augmentation de la canopée et assurer le suivi de l'indice de la canopée en collaboration avec la CMM.	x			x	Ville de Laval, PlantAction
20. Assurer l'intégrité écologique des terrains municipaux à l'intérieur des bois et corridors forestiers d'intérêt métropolitain et des bois d'intérêt municipal, (notamment le bois de la Source, le bois de l'Équerre, le bois Papineau et le bois Armand-Frappier et les mettre en				x	Ville de Laval, OBNL
21. Adopter un règlement sur la conservation des cours d'eau.	x				Ville de Laval

ACTIONS	HORIZON				INTERVENANTS
OBJECTIF 1.4 : IDENTIFIER, RECONNAITRE ET TENIR COMPTE DES CONTRAINTES D'ORIGINE NATURELLE ET ANTHROPIQUE DANS LA PLANIFICATION DU TERRITOIRE	0-5 ans	5-10 ans	10 ans et +	Continu	
ACTIONS - PLANIFICATION					
1. Analyser des méthodes alternatives pour une gestion optimale des neiges usées et développer des critères pour la localisation des nouveaux sites ou l'agrandissement des sites existants.	x			x	Ville de Laval
2. Élaborer et mettre en œuvre une stratégie de mise en valeur et de financement visant la réhabilitation des terrains contaminés.	x			x	Ville de Laval
3. Actualiser l'inventaire des matières dangereuses recensées dans les entreprises et élaborer des plans d'urgence et des mesures de réduction des risques pour ces matières.	x			x	Ville de Laval
4. Élaborer et mettre en œuvre une politique en matière d'éclairage urbain visant notamment la réduction de la consommation d'énergie et la pollution lumineuse.	x			x	Ville de Laval
5. Réviser et mettre en œuvre le nouveau Plan de gestion des matières résiduelles.				x	Ville de Laval
6. Identifier certains territoires incompatibles à l'activité minière suite à l'entrée en vigueur de l'article 304.1.1 de la Loi sur les mines (RLRQ, c. M-13.1) tel que présenté à la section 5.8 et évaluer la possibilité de soustraire des secteurs supplémentaires (notamment les activités agricoles, les résidences, les bâtiments patrimoniaux classés, une bande d'exclusion près des rivières, etc.).	x				Ville de Laval
ACTIONS – COORDINATION ET PARTENARIAT					
7. Solliciter la collaboration des entreprises publiques et privées de transport d'énergie, de télécommunication et ferroviaires afin que leurs projets comportent des éléments de verdissement, de réduction des îlots de chaleur, de gestion écologique des eaux pluviales et se conforment à la réglementation municipale, et afin qu'elles communiquent en toute transparence à la Ville et à la population les informations définies à la section 5.6 lors de l'implantation d'équipements et d'infrastructures.				x	Ville de Laval, CP, CN, Hydro-Québec, Gaz Métro, Bell, Videotron

8. Poursuivre les représentations auprès des instances concernées afin de mieux connaître les produits dangereux transportés par voie ferrée sur le territoire et de réduire les vitesses maximales des convois.					Ville de Laval, CP, CN
9. Adresser une requête au gouvernement du Québec pour l'identification, la caractérisation et l'établissement de la cartographie des zones exposées aux glissements de terrain sur le territoire lavallois, afin de les intégrer aux outils de planification.	x				Ville de Laval, gouvernement du Québec
10. Limiter l'impact du transport lourd sur les milieux de vie lors de la planification du réseau de camionnage, de concert avec les acteurs de l'industrie (transport, extraction, camionnage, etc.) et les citoyens.				x	Ville de Laval
11. Mettre sur pied un comité interservices pour évaluer l'acceptabilité du risque lors de l'implantation d'un usage sensible à proximité d'une voie ferrée, d'un réseau de transport d'hydrocarbures ou d'un établissement industriel entreposant ou utilisant des matières dangereuses susceptibles de menacer la santé, la quiétude ou la sécurité publique.	x				Ville de Laval
12. Mettre en place un comité mixte municipal-industrie ayant pour mandat d'assurer la gestion de risques des sinistres majeurs liés aux matières dangereuses visées, entre autres, par le Règlement sur les urgences environnementales.	x				Ville de Laval, MSSS, MSP, Environnement Canada
13. En collaboration avec le gouvernement du Québec, revoir les dispositions applicables dans la zone de grand courant d'une plaine inondable (0-20 ans).	x				Ville de Laval, gouvernement du Québec
ACTIONS – PROJETS					
14. Poursuivre la mise en œuvre du schéma de couverture de risques incendie 2015-2019.	x				Ville de Laval
15. Valoriser les matières organiques et aménager des écocentres sur le territoire lavallois en minimisant les impacts pour les secteurs environnants.	x			x	Ville de Laval, CRE de Laval
16. Amorcer des discussions avec les entreprises propriétaires des carrières en exploitation sur le territoire lavallois afin de diminuer les impacts négatifs liés à leur exploitation et de valoriser ces sites lors de leur fin de vie utile, et ce, dans l'intérêt de la collectivité, par l'élaboration de plans de restauration et de renaturalisation.	x				Ville de Laval, Propriétaires des carrières en exploitation
17. Transformer les systèmes d'éclairage public de manière à ce qu'ils contribuent à la réduction de la pollution lumineuse et de la consommation énergétique, en profitant de l'occasion offerte par la réfection d'infrastructures urbaines.					Ville de Laval
ACTIONS – RÉGLEMENTATION					
18. Adopter un règlement pour encadrer les générateurs de risques présents sur le territoire assujettis au Règlement fédéral sur les urgences environnementales.	x				Ville de Laval

ORIENTATION 2 : STIMULER ET PROMOUVOIR LE DYNAMISME, L'INNOVATION ET LE CARACTÈRE VERT ET IDENTITAIRE DE LA VILLE

ACTIONS	HORIZON				INTERVENANTS
OBJECTIF 2.1 : CRÉER UN CENTRE-VILLE MULTIFONCTIONNEL, ATTRACTIF, PERFORMANT ET À L'ÉCHELLE HUMAINE	0-5 ans	5-10 ans	10 ans et +	Continu	
ACTIONS – PROJETS					
1. Élaborer et mettre en œuvre une planification particulière du centre-ville selon les balises d'aménagement définies à la section 5.2.	x				
2. Dresser le plan des déplacements pour l'ensemble du centre-ville afin d'améliorer la connectivité et la perméabilité du tissu urbain.	x				Ville de Laval, STL, AMT, CRE de Laval
3. Élaborer une stratégie d'investissement spécifique au centre-ville afin de prioriser les investissements municipaux pour assurer l'attractivité de ce territoire et accroître les retombées fiscales pour la Ville et la collectivité lavalloise.	x				Ville de Laval
4. Développer et mettre en place une stratégie de gestion intégrée de l'offre en stationnement.	x			x	Ville de Laval, AMT
5. Définir une stratégie immobilière afin de stimuler le développement du centre-ville.	x				Ville de Laval
6. Mettre en place un programme de plantation d'arbres et d'autres végétaux au centre-ville, et favoriser la création d'espaces verts de dimension significative et de places publiques constituées en réseau.	x				Ville de Laval, PlantAction
ACTIONS – COORDINATION ET PARTENARIAT					
7. Établir des partenariats avec des acteurs publics, privés et institutionnels de manière à contribuer à la mise en œuvre de la planification particulière du centre-ville.	x			x	Ville de Laval
8. Soutenir la relocalisation du centre d'interprétation des biosciences Armand-Frappier à proximité du Cosmodôme et favoriser le développement d'un pôle de culture scientifique.	x				Ville de Laval, Tourisme Laval
9. Soutenir la mise sur pied d'événements majeurs susceptibles d'affirmer le caractère identitaire et le rayonnement du centre-ville et de Laval.				x	Ville de Laval, Tourisme Laval, CRE de Laval
10. En collaboration avec la STL, mettre en place un service de navette électrique pour relier les différents points d'intérêt du centre-ville.	x				Ville de Laval, STL
ACTIONS – PROJETS					
11. Construire une bibliothèque centrale et doter Laval d'équipements culturels multifonctionnels adaptés aux besoins de l'industrie et de la communauté.	x				Ville de Laval
12. Construire un complexe aquatique d'envergure suprarégionale.	x				Ville de Laval

13. Poursuivre les études de faisabilité et les démarches de financement pour la concrétisation d'un centre de création d'artistique.	x				Ville de Laval, ROCAL
14. Requalifier l'ancienne carrière Lagacé (Carré Laval) à la suite du déménagement du dépôt de neige usée.	x				Ville de Laval
15. Protéger et mettre en valeur le bois Armand-Frappier et le bois du Souvenir .	x			x	Ville de Laval, Les Amis du Bois du Souvenir
16. Réaménager les boulevards Saint-Martin, du Souvenir et Le Carrefour afin de favoriser les développements actifs et le verdissement interne du centre-ville tout en rendant ces axes plus conviviaux.		x			Ville de Laval
17. Réaménager les carrefours aux jonctions du réseau routier municipal et des bretelles autoroutières, notamment pour y augmenter la présence d'arbres et de végétaux et y intégrer les transports collectif et actif et y optimiser l'utilisation du sol, en collaboration avec le MTMDET.				x	Ville de Laval, MTMDET, STL
18. Aménager des espaces verts et publics au bénéfice des résidents actuels et futurs et des utilisateurs du centre-ville.				x	Ville de Laval
19. Améliorer les liens physiques entre le centre-ville et la station multimodale de la Concorde.	x	x			Ville de Laval, STL

ACTIONS	HORIZON				INTERVENANTS
OBJECTIF 2.2 : RECONNAITRE LE CARACTÈRE MULTIPOLAIRE DU TERRITOIRE PAR LA CONSOLIDATION DES POLES DE QUARTIER DANS LEURS DIMENSIONS SOCIALE, CULTURELLE ET COMMUNAUTAIRE	0-5 ans	5-10 ans	10 ans et +	Continu	
ACTIONS – PLANIFICATION					
1. Élaborer et mettre en œuvre une planification particulière pour les pôles de quartier selon les balises d’aménagement définies à la section 5.2.	x	x			Ville de Laval
2. Prioriser les investissements municipaux visant à compléter les réseaux de transports actifs existants et le réaménagement des espaces verts et des espaces publics à l’intérieur des pôles de quartier.	x			x	Ville de Laval
ACTIONS – COORDINATION ET PARTENARIAT					
3. Associer la population et les organismes communautaires des pôles de quartier à l’exercice de la planification particulière.				x	Ville de Laval

ACTIONS	HORIZON				INTERVENANTS
OBJECTIF 2.3 : PROMOUVOIR L'AGRICULTURE EN TANT QUE COMPOSANTE IDENTITAIRE ET ÉCONOMIQUE DU TERRITOIRE	0-5 ans	5-10 ans	10 ans et +	Continu	

ACTIONS – PLANIFICATION					
1. Mettre en œuvre le Plan de développement de la zone agricole (PDZA) de Laval.	x			x	Ville de Laval, Comité consultatif agricole, UPA régionale, MAPAQ
ACTIONS – COORDINATION ET PARTENARIAT					
2. En collaboration avec les partenaires, doter Laval d’une stratégie pour améliorer et développer les produits agrotouristiques.	x				Ville de Laval, Tourisme Laval, UPA régionale, MAPAQ
3. En collaboration avec les partenaires, doter Laval d’un site d’expérimentation favorisant la recherche, l’innovation et le développement en matière d’agriculture durable.	x	x			Ville de Laval, MAPAQ, Établissements d’enseignement, INRS
ACTIONS – PROJETS					
4. Encourager les kiosques à la ferme et les réseaux de distribution locaux, notamment par l’aménagement de marchés dans les pôles de quartiers et ailleurs sur le territoire et par l’adoption de mesures d’encouragement à l’achat des produits locaux.				x	Ville de Laval
5. Poursuivre les actions municipales pour accélérer le remembrement des terres agricoles morcelées.	x			x	Ville de Laval
6. Développer un concept de parc agricole pour faciliter l’accès aux terres et aux infrastructures, en soutien aux entreprises agricoles en démarrage.	x				Ville de Laval, CMM
ACTIONS – RÉGLEMENTATION					
7. Approfondir la réflexion sur la pratique de l’agriculture urbaine, par exemple au sujet de la garde d’animaux de ferme en milieu urbain, en tenant compte notamment des notions de santé, de sécurité et de nuisances.	x				Ville de Laval, UPA

ACTIONS	HORIZON				INTERVENANTS
OBJECTIF 2.4 : SOUTENIR UN MODE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DURABLE POUR ACCROÎTRE L'ATTRACTIVITÉ ET LE RAYONNEMENT DE LA VILLE	0-5 ans	5-10 ans	10 ans et +	Continu	
ACTIONS – PLANIFICATION					
1. Élaborer et mettre en œuvre un plan d'action en développement économique durable pour le territoire lavallois.	x				Ville de Laval, CCIL
2. Élaborer et mettre en œuvre une planification particulière pour les artères commerciales, en priorisant notamment les interventions sur les boulevards des Laurentides et Curé-Labelle, selon les balises d'aménagement définies à la section 5.2.	x				Ville de Laval, CCIL
3. Réaliser une étude de caractérisation détaillée des espaces industriels existants.	x				Ville de Laval

4. Mener une étude sur les technologies à privilégier pour l'implantation des infrastructures nécessaires à l'émergence de la « ville verte et intelligente », et identifier les secteurs à desservir.	x				Ville de Laval
5. Élaborer et mettre en œuvre une stratégie immobilière, notamment pour la constitution de réserves foncières aux fins de la réalisation de projets d'implantation ou de relocalisation d'entreprises.	x				Ville de Laval
ACTIONS – COORDINATION ET PARTENARIAT					
6. Établir des partenariats afin de mettre en œuvre le plan d'action en développement économique.	x			x	Ville de Laval, CCIL, Cité de la Biotech, Établissements d'enseignement, UPA, Promoteurs
7. Soutenir la création de projets structurants innovateurs et à faible empreinte écologique en appui à l'entrepreneuriat (incubateur, accélérateur, centre de transfert technologique, carrefour de référence, etc.).	x			x	Ville de Laval, CCIL, STL, Établissements d'enseignement
8. En collaboration avec Tourisme Laval, réaliser une étude sur le potentiel de développement de projets et d'équipements touristiques.	x				Ville de Laval Tourisme Laval
9. En collaboration avec les partenaires, élaborer et mettre en œuvre une politique de signalisation des lieux d'intérêt sur l'ensemble du territoire lavallois, pour les attraits touristiques, historiques, économiques (les parcs industriels et le territoire agricole, par exemple) et autres.		x			Ville de Laval, Tourisme Laval
ACTIONS – PROJETS					
10. Favoriser la construction d'un centre d'exposition au centre-ville.		x			Ville de Laval, Tourisme Laval
11. Intégrer l'horticulture urbaine à l'aménagement de l'espace public.				x	Ville de Laval
12. Planter des écrans végétaux et revoir les techniques d'aménagement des écrans existants en bordure des autoroutes et des boulevards urbains pour accroître leur efficacité et leur durée de vie tout en contribuant à l'amélioration du paysage.				x	Ville de Laval, PlantAction
13. Investir dans le verdissement et l'amélioration des aménagements aux entrées de villes en tant que vecteurs identitaires de la ville.				x	Ville de Laval, MTMDET
14. Poursuivre la protection et la mise en valeur des ensembles patrimoniaux de portée métropolitaine, soit la rivière des Mille-Îles, le village de Sainte-Rose, le village de Saint-Vincent-de-Paul, la pointe est de l'île de Laval et autres .				x	Ville de Laval, CMM
15. Adopter un guide d'affichage touristique afin d'identifier les sites d'intérêt.	x				Ville de Laval, Tourisme Laval
16. Poursuivre la promotion des circuits patrimoniaux.				x	Ville de Laval, Tourisme Laval
17. Favoriser l'enfouissement des réseaux techniques urbains pour les nouveaux projets de développement immobilier de haute densité, à proximité des milieux naturels sensibles et à l'intérieur des territoires patrimoniaux identifiés à la carte 2-48.	x			x	Ville de Laval, Hydro-Québec
ACTIONS – RÉGLEMENTATION					
18. Cibler et évaluer les immeubles et les sites patrimoniaux qui méritent d'être assujettis au processus de citation en vertu de la Loi sur le patrimoine culturel (RLRQ, c. P-9.002).	x			x	Ville de Laval, MCC

ORIENTATION 3 : FAVORISER L'ÉMERGENCE DE MILIEUX DE VIE COMPLETS, INCLUSIFS ET À ÉCHELLE HUMAINE

ACTIONS	HORIZON				INTERVENANTS
OBJECTIF 3.1 : REPENSER LA CONCEPTION ET LA TRANSFORMATION DES MILIEUX DE VIE EN RELATION AVEC L'EXPÉRIENCE HUMAINE ET LES MILIEUX NATURELS	0-5 ans	5-10 ans	10 ans et +	Continu	
ACTIONS – PLANIFICATION					
1. Prioriser au programme triennal d’immobilisations la transformation des grands axes routiers en leur conférant une signature particulière, notamment en y intégrant les modes des transports actif et collectif ainsi qu’un mobilier urbain adapté aux besoins de ses usagés et en y intensifiant le verdissement.	x			x	
2. Adopter et mettre en œuvre une politique d’intégration de l’art et du design urbain dans l’espace public.	x			x	Ville de Laval
3. Appliquer des critères de design urbain et d’écologie , des principes d’écomobilité et d’accessibilité universelle dans la conception et la réalisation des infrastructures et des équipements municipaux.				x	Ville de Laval, STL
4. Procéder à un concours d’architecture pour des projets municipaux d’envergure avec l’intégration d’art public et d’aménagements écologiques afin de leur conférer une signature distinctive et en faire des éléments emblématiques du paysage lavallois.				x	Ville de Laval
ACTIONS – COLLABORATION ET PARTENARIAT					
5. En collaboration avec la STL, identifier et coordonner les interventions et les travaux d’aménagement à réaliser dans une perspective d’écomobilité.				x	Ville de Laval, STL
6. En collaboration avec la STL, améliorer l’accessibilité des divers segments de la clientèle (personnes handicapées, à mobilité réduite, âgées, cyclistes , etc.) au réseau de transport collectif.				x	Ville de Laval, STL
ACTIONS – PROJETS					
7. Établir des lignes directrices pour l’aménagement et le réaménagement des voies de circulation selon leur hiérarchie et en faveur de la mobilité durable et de verdissement tout en mettant en œuvre des mesures d’apaisement de la circulation.	x				Ville de Laval, STL
8. Introduire des éléments de mobilier urbain et d’éclairage contribuant à améliorer l’ambiance et le visuel et à la signature des milieux de vie, au confort et à la sécurité des usagers.				x	Ville de Laval

9. Mettre sur pied un mécanisme de reconnaissance pour les projets d'architecture et de design urbain novateurs.	x				Ville de Laval
10. Poursuivre les actions pour l'intégration des personnes handicapées et à mobilité réduite.				x	Ville de Laval
11. Planter massivement et de façon linéaire les abords des voies de circulation.				x	Ville de Laval, OBNL

ACTIONS	HORIZON				INTERVENANTS
OBJECTIF 3.2 : CONCEVOIR UNE OFFRE RÉSIDENTIELLE, DES ÉQUIPEMENTS ET DES SERVICES PUBLICS ADAPTÉS AUX BESOINS DES FAMILLES ET DE TOUS LES CITOYENS QUI RESPECTENT LA CAPACITÉ DE SUPPORT DES ÉCOSYSTÈMES DE LAVAL	0-5 ans	5-10 ans	10 ans et +	Continu	
ACTIONS – PLANIFICATION					
1. Élaborer et mettre en œuvre une politique de l’habitation.	x				
2. Élaborer et mettre en œuvre une stratégie immobilière, notamment pour la constitution de réserves foncières aux fins de la réalisation de projets d’intérêt public.	x				Ville de Laval
ACTIONS – COORDINATION ET PARTENARIAT					
3. En collaboration avec les commissions scolaires, planifier la localisation et la conception des futurs établissements scolaires selon les balises d’aménagement définies à la section 5.7.				x	Ville de Laval, Commission scolaire de Laval, Commission scolaire Sir-Wilfrid-Laurier
4. En collaboration avec le centre intégré de santé et de services sociaux de Laval (CISSSL), planifier l’implantation des installations de santé faisant une plus grande place au verdissement afin de mieux répondre aux besoins de la population et d’augmenter la rétention de la clientèle sur le territoire lavallois selon les balises d’aménagement définies à la section 5.7.				x	Ville de Laval, CISSS de Laval
5. Poursuivre les partenariats visant le partage des équipements existants et projetés.				x	Ville de Laval, Commission scolaire de Laval, Commission scolaire Sir-Wilfrid-Laurier, Établissements d'enseignement
ACTIONS – PROJETS					
6. Poursuivre les représentations auprès de la Société d’habitation du Québec (SHQ) pour que Laval obtienne le statut de ville mandataire.	x				Ville de Laval, SHQ
7. Poursuivre la livraison des programmes provinciaux d’amélioration de l’habitat.				x	Ville de Laval, SHQ
8. Construire trois nouvelles casernes de pompiers (quartiers Saint-François, Pont-Viau et Laval-Ouest) pour améliorer la couverture du territoire.	x	x			Ville de Laval
9. Construire un poste de gendarmerie sur le boulevard Chomedey et prévoir les besoins sur le territoire, notamment dans les secteurs à redévelopper.	x			x	Ville de Laval

ACTIONS	HORIZON				INTERVENANTS
OBJECTIF 3.3 : ENCOURAGER LA VITALITÉ CULTURELLE ET COMMUNAUTAIRE COMME LEVIER DE DÉVELOPPEMENT SOCIAL	0-5 ans	5-10 ans	10 ans et +	Continu	
ACTIONS – PLANIFICATION					
1. Élaborer et mettre en œuvre :				x	Ville de Laval
· une politique de développement social;	x				Ville de Laval
· un cadre de référence sur la diversité culturelle;	x			x	Ville de Laval
· un plan directeur des espaces verts et bleus et des espaces publics;	x			x	Ville de Laval
· un plan de développement du Centre de la nature;	x			x	Ville de Laval
· un plan de développement pour l'ensemble des équipements sportifs, communautaires et culturels (incluant les équipements de culture scientifique), incluant un plan directeur des bibliothèques;	x			x	Ville de Laval
· un plan de développement culturel incluant la culture scientifique ;	x			x	Ville de Laval
ACTIONS – PROJETS					
2. Adopter et mettre en œuvre une stratégie d'acquisition, de conservation et de mise en valeur des milieux naturels, et en faciliter l'accessibilité.	x			x	Ville de Laval, OBNL, CRE de Laval
3. Adopter et mettre en œuvre une stratégie de mise en valeur des plans d'eau et des berges , visant notamment la berge des Baigneurs, afin d'en faciliter l'accessibilité et la pratique d'activités récréatives (plage, location d'embarcations, marina, etc.).	x	x			Ville de Laval, Éco-Nature
4. Aménager des lieux de rassemblement qui répondent aux besoins de l'ensemble de la population lavalloise et des communautés qui la composent.				x	Ville de Laval
5. Aménager l'ensemble des parcs familiaux afin de les doter d'un couvert végétal de qualité , d'installations, d'équipements et de services permettant de consolider une programmation d'activité quatre saisons.				x	Ville de Laval

ACTIONS	HORIZON				INTERVENANTS
OBJECTIF 3.4 : REVITALISER LES QUARTIERS PRÉSENTANT DES DÉFIS URBAINS ET SOCIOÉCONOMIQUES	0-5 ans	5-10 ans	10 ans et + Continu		
ACTIONS – PLANIFICATION					
1. Élaborer une planification détaillée pour les quatre projets urbains structurants identifiés par la Ville (aire TOD Cartier, aire TOD de la Concorde, aire TOD Montmorency et secteur des Immeubles Val-Martin), de concert avec la population et les partenaires, et en assurer la mise en œuvre.	x			Ville de Laval, AMT, SCHL	

2. Poursuivre, prioriser et réorienter au besoin l'application des programmes municipaux d'aide financière à la rénovation résidentielle et à l'accèsion à la propriété.				x	Ville de Laval
ACTIONS – COORDINATION ET PARTENARIAT					
3. Poursuivre et soutenir les projets de revitalisation urbaine intégrée (RUI) existants et favoriser l'émergence de nouveaux projets réservant une plus grande place au verdissement.				x	Ville de Laval
ACTIONS – PROJETS					
4. Identifier des projets d'urbanisme tactique et mettre en place un comité chargé d'assurer leur mise en œuvre.	x				Ville de Laval

7 – DOCUMENT COMPLÉMENTAIRE

Dans ce mémoire, le CRE formule un grand nombre de modifications au texte du S.A.D.R.-1 ainsi qu'une centaine de recommandations. La prise en compte de ces modifications et recommandations exigera la révision du contenu du document complémentaire. Le CRE suggère donc que le document complémentaire soit modifié suite au processus de consultation de façon à tenir compte des mémoires déposés. Nous vous présentons dès maintenant des commentaires et observations. Les principales recommandations seront également reproduites dans le chapitre qui y est consacré.

7.2. INDEX TERMINOLOGIQUE

Rive : Bande de terre qui borde les lacs naturels et artificiels ainsi que les cours d'eau qui s'étendent vers l'intérieur des terres à partir de la ligne des hautes eaux. La largeur de la rive à protéger se mesure horizontalement. **Sachant que la Ville de Laval ou la MRC de Laval est responsable des cours d'eau à débit régulier ou intermittent** (Loi sur les compétences municipales, CHAPITRE III COMPÉTENCES EXCLUSIVES D'UNE MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ, SECTION I, COURS D'EAU ET LACS, § 1. — Cours d'eau) **le CRE est d'avis que la notion de rive doit aussi s'appliquer aux ruisseaux situés à l'intérieur de l'île Jésus.**

7.3.3 CONDITIONS PARTICULIÈRES À CERTAINS SECTEURS

Comme la rivière des Mille Îles est l'un des cinq (5) grands projets de la CMM, que la Ville de Laval est d'accord avec ce projet, dans un principe de précaution, d'adaptation aux changements climatiques et que l'eau est une ressource collective et essentielle à la vie, il faut donc conserver toutes les îles à l'état naturel afin de maintenir tous les avantages écologiques et esthétiques associés.

Le CRE de Laval suggère donc de rajouter le paragraphe suivant :

En plus des dispositions prévues aux articles 7.3.1 et 7.3.2, sur une île autre que l'île Jésus située à l'intérieur des limites de l'affectation « protection » identifiée à la carte 4.1, aucun permis de construction ne sera accordé, à moins que l'île soit déjà raccordée par un pont fonctionnel et sécuritaire, selon les normes de construction reconnues.

7.5 PROTECTION DES RIVES, DU LITTORAL ET DES PLAINES INONDABLES

Dans cette section la Ville de Laval parle des permis et certificats et de constructions, ouvrages et travaux autorisés dans la rive.

Comme beaucoup de rives ne sont pas à l'état naturel et par le fait même ne respecte pas la Politique de Protection des rives, du littoral et des plaines inondables le CRE de Laval recommande à la Ville de Laval d'agir rétroactivement en exigeant le reboisement des rives et en procédant elle-même au reboisement des rives dont elle est propriétaire.

7.5.1.1 – 7.5.2.1 – 7.5.4.1 PERMIS ET CERTIFICATS

Selon le CRE, un rapport d'expert doit être exigé pour démontrer que les travaux projetés ne sont *pas susceptibles de détruire ou de détériorer la végétation existante*.

7.5.1.2 Construction, ouvrage ou travaux autorisés dans la rive

La culture du sol ne devrait pas être permise à moins de 10 m de la ligne des hautes eaux (plutôt que 3 m).

7.6 PROTECTION DES MILIEUX HUMIDES

Dans cette section il n'est fait aucunement mention des milieux humides à l'intérieur de l'Île Jésus, et ce malgré le fait que les milieux humides soient les milieux les plus riches du sud du Québec au niveau de la biodiversité et de leur valeur écosystémique.

Pourtant, en 2014, la Ville avait mentionné au CRE de Laval que « ... les milieux humides viendraient dans un autre règlement de contrôle intérimaire (RCI) ». Le CRE de Laval est toujours en attente d'un RCI ou d'un plan de conservation pour les milieux humides. Ce plan devrait prévoir qu'aucun remblai n'est autorisé dans quelques milieux humides que ce soit.

7.8 DISPOSITIONS RELATIVES AUX ARBRES À L'EXTÉRIEUR DES BOIS ET CORRIDORS FORESTIERS D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN ET DES BOIS D'INTÉRÊT MUNICIPAL

Dans toute cette section, la Ville de Laval doit remplacer le verbe « *devra* » qui n'est pas nécessairement une obligation comme telle par le verbe DOIT qui est une action d'obligation en soi. Cela, afin de pouvoir ensemble atteindre l'objectif de 30 % de couvert forestier reconnu et identifié par la CMM. La réglementation doit aussi indiquer que l'abattage d'arbres ne doit jamais amener une diminution de la canopée.

7.10 ÎLOTS DE CHALEUR ET DE FRAÎCHEUR

Cet article devrait inclure des directives visant à diminuer la minéralisation des sols.

7.11 GESTION DES EAUX PLUVIALES

La réglementation d'urbanisme doit prévoir des dispositions favorisant l'utilisation des pratiques de gestion optimale des eaux pluviales et l'introduction de technologies vertes **et d'ingénieries**, par exemple l'utilisation de pavages poreux, **la diminution du gabarit des rues et des boulevards, en augmentant l'emprise naturelle en bordure des rues et des boulevards** (infiltration de l'eau dans le sol et recharge des eaux souterraines), **la plantation d'arbres en bordure des rues et des boulevards (rétention)**, **de couvre-sols végétaux, de bassins d'infiltration et de marais artificiels**. Pour mieux gérer les eaux pluviales ou de fonte, la Ville doit réaliser un Plan de gestion écologique de l'eau par bassin versant.

7.12 PLAN DE CONSERVATION ET DE MISE EN VALEUR DES MILIEUX NATURELS

Pour les organismes de conservation et pour la population lavalloise, les milieux naturels sont certainement une pièce maîtresse du SARD-1. Au même titre que pour la Politique régionale de développement social, la Ville de Laval doit former un comité pilotage pour l'élaboration de notre (toutes les Lavalloises et tous les Lavallois) Plan de conservation et de mise en valeur des milieux naturels.

Il est toujours plus agréable d'être consulté en amont que d'être mis devant le fait accompli. Les organismes de conservation et la population lavalloise doivent faire partie prenante de la démarche.

La Ville de Laval... Ce plan ~~devra~~ **doit** avoir entre autres pour objectifs :

- 1- de dresser un portrait du territoire naturel **peu importe la superficie du milieu**
- 2- **naturel;**
- 3- d'identifier les milieux humides d'intérêts, **mais tous les milieux humides sans exception;**
- 5- d'identifier des cibles à atteindre **(17 % d'aires terrestres et 100 % d'aires aquatiques protégées)** en lien avec ces orientations ainsi que des indicateurs pour suivre l'évolution vers l'atteinte des cibles;
- 7- **créer un comité indépendant pour suivre l'évolution du Plan de conservation et de mise en valeur des milieux naturels;**
- 8- **encourager et favoriser une répartition le plus équitablement possible des milieux naturels à conserver sur le territoire de l'Île Jésus.**

7.24 HAUTEUR DES BÂTIMENTS

Selon le **PMAD**, le seuil minimal de densité résidentielle hors TOD pour la région de Laval est de 30 logements/hectare (PMAD p. 98) **et ce seuil est facilement atteignable en ayant des unifamiliales, des unifamiliales jumelées, des duplex et des triplex (p. 101).** On peut également y lire que « **L'établissement des seuils minimaux... ne peut être une mesure précise s'appliquant "mur à mur" ... (p. 96)** » et que « **... les municipalités pourront offrir des projets avec des densités plus élevées ou plus faibles, selon les caractéristiques du milieu. (p. 99)** »

Le CRE de Laval est d'avis que la Ville de Laval ne se prévaut pas suffisamment de ces dispositions du PMAD et qu'elle compromet les retombées environnementales et esthétiques liées à la densification en visant des hauteurs de bâtiments et une densification trop élevées sans avoir préalablement réalisé une étude sur les paramètres et conditions permettant de réussir la densification sur le plan environnemental. Le CRE recommande de réaliser cette étude avant de déterminer les seuils de densification et la hauteur des bâtiments dans les différents secteurs du territoire.

8 – ANNEXES

ANNEXE 1 : COÛTS APPROXIMATIFS DES ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES PROJETÉS

L'exercice mené par la Ville pour présenter les coûts des équipements et infrastructures projetés dans le cadre du SADR est bâclé. Plusieurs projets comme les surverses ne sont pas précisés et sont assortis de budgets nettement insuffisants. En fait, les montants indiqués sont souvent les montants prévus uniquement au Programme triennal d'immobilisations pour les années 2017, 2018 et 2019.

De plus, le CRE de Laval remarque que les montants prévus pour le « béton » sont toujours plus importants et plus précis que ceux prévus pour l'environnement. Le CRE recommande que le montant de *19,9 M\$ pour l'aménagement de boisés* soit augmenté considérablement. Comme les milieux naturels sont des infrastructures vertes et bleues et que ces milieux naturels rendent des services écologiques inestimables à la collectivité lavalloise, la Ville de Laval devrait investir 1,5 % (12,5 M\$ en 2017) de son budget annuel pour l'acquisition de milieux naturels, et ce pour les dix (10) prochaines années.

ANNEXE 8 : COTES DE CRUES

À cette annexe on retrouve les cotes de crues 2 ans, 20 ans et 100 ans qui sont interprétées en mètre (niveau des cours d'eau en hauteur). Pour beaucoup de gens, il est difficile d'interpréter ces cotes en hauteur si l'on n'a pas de points de référence.

Le CRE de Laval demande donc à la Ville de Laval de joindre les cartes des zones inondables à cette annexe.

ANNEXE 9 : DESCRIPTION DES ZAEP

Comme le recommande le gouvernement du Québec (voir annexe 3), la Ville doit identifier clairement les zones auxquelles elles désirent conférer le statut de conservation à l'intérieur des ZAEP.

CONCLUSION

« Outre la révision de l'organisation, la gouvernance, la livraison d'information et la préparation des autorités publiques, l'aménagement doit désormais tenir compte de la nouvelle donne. Afin de réduire les risques de désastres dans le futur, il faut se préoccuper du problème des émissions de gaz à effet de serre, mais aussi réduire les facteurs de risque, travailler sur la réduction des facteurs de vulnérabilité et arrêter de construire des routes ou des bâtiments dans les zones inondables ou fortement exposées à des conditions météorologiques violentes ».

Le Devoir, 25 avril 2017

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. **Récemment, le gouvernement du Québec publiait le projet de loi 132 « Loi concernant la conservation des milieux humides et hydriques ».** **Le CRE demande à la Ville à respecter dès maintenant les principes énoncés dans ces textes de loi dans l'élaboration de son schéma d'aménagement et de développement**

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 **de vie** 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 la population, 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, préoccupés par le 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 S.A.D.R.-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 appuyer la Ville et collaborer 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 ET RÉUSSIR LE CHANGEMENT** si longtemps attendu.

PRINCIPALES RECOMMANDATIONS DU CRE

NO	RÉFÉRENCES (selon articles, chapitres ou paragraphes du S.A.D.R.-1)	SUPPRIMER	MODIFIER	AJOUTER	RECOMMANDATIONS - La Ville devrait :
1	s/o			x	Reprendre en main le mécanisme de consultation, car le site Repensons Laval, administré par des tiers est peu convivial, affecté de graves problèmes de sécurité et les réponses obtenues du soutien technique du site son uniquement en anglais.
2	s/o			x	S'engager à créer un mécanisme de consultation publique pour les nombreux plans d'action annoncés dans le SADR ainsi que pour la réglementation qui en découlera en favorisant une implication en amont des groupes ou personnes intéressées.
3	s/o			x	Imprimer à grande échelle et donner accès à toutes les cartes présentées dans le S.A.D.R.-1.
4	s/o			x	S'engager à rendre disponible par défaut, toutes les informations qu'elle détient et qu'elle obtient, en mode « données ouvertes ».
5	s/o		x	x	Appliquer les 16 principes de la <i>Loi sur le développement durable</i> . La ville de Laval démontrerait ainsi, sans équivoque, sa réelle volonté de prendre le virage du développement durable qui respecte la capacité de support des écosystèmes. Elle deviendrait la première ville du Québec à intégrer les principes de cette loi dans son Schéma d'aménagement.
6	s/o		x	x	conclure une entente de partenariat avec le CRE de Laval de façon à assurer la réussite du contenu environnemental du SADR.
7	2-70, section 2.2.3.2			x	s'engager à conférer un statut de conservation à 100 % des plans d'eau et s'engager à y éliminer progressivement les surverses.
8	p. 2-72, section 2.2.3.1			x	mettre à jour le portrait de l'artificialisation des berges fait en 1999.

NO	RÉFÉRENCES (selon articles, chapitres ou paragraphes du S.A.D.R.-1)	SUPPRIMER	MODIFIER	AJOUTER	RECOMMANDATIONS - La Ville devrait :
9	p. 2-75 section 2.2.3.1			x	compléter la caractérisation des cours d'eau intérieurs.
10	p. 2-76			x	faire réaliser un plan de gestion écologique de l'eau pour les bassins versants des deux rivières qui la bordent.
11	p. 2-80, section 2.2.3.1			x	Reconnaître la propriété des 24 îles sans propriétaire à Éco-Nature et leur conférer un statut de conservation en incluant celles de la rivière des Mille-Îles dans le Refuge faunique de la rivière des Mille-Îles.
12	p. 2-83			x	Créer un parc linéaire reliant le bois d'Édimbourg au Bois Papineau entre l'autoroute 440 et le chemin de fer du Canadien Pacifique et y aménager une piste cyclable.
13	P. 3-1		x	x	Ajouter au Parti d'aménagement un engagement phare envers les citoyens qui s'énoncerait ainsi: « La Ville s'engage envers ses citoyens à planifier et à développer son territoire en respectant la capacité de support des écosystèmes de Laval. »
14	p. 3-7, carte 3.1		x		Faire concorder la carte no 3.1 avec les cartes apparaissant aux cartes du plan directeur du réseau cyclable.
15	Chapitre 3			x	Annoncer la création d'un comité de travail indépendant chargé de définir les indicateurs liés à la qualité de l'environnement qui seront suivis pour mesurer l'atteinte des objectifs définis dans le SADR. Ce comité devrait également déterminer le nombre de points de mesures sur le territoire de Laval ainsi que la fréquence des mesures.

NO	RÉFÉRENCES (selon articles, chapitres ou paragraphes du S.A.D.R.-1)	SUPPRIMER	MODIFIER	AJOUTER	RECOMMANDATIONS - La Ville devrait :
16	Chapitre 3			x	S'engager à publier, dès qu'elles sont disponibles les indicateurs données obtenues de la mesure de l'état de l'environnement et présenter au conseil municipal, une fois par année, « <i>L'état de l'environnement à Laval</i> »
17	Chapitre 3			x	S'engager à modifier les critères du S.A.D.R.-1 si les objectifs fixés en matière d'environnement ne sont pas atteints.
18	p. 3-2, section 3.1	x			Ne pas viser nécessairement à devenir la 2e ville en importance au Québec en 2035.
19	p. 3-3		x	x	Ajouter aux quatre idées du Parti d'aménagement (pas seulement à la première) l'objectif de viser l'équilibre entre le développement urbain et la conservation des milieux naturels et agricoles.
20	Paragraphe 3.3 « GRANDES ORIENTATIONS, OBJECTIFS ET ACTIONS » ainsi que les tableaux du plan d'action du chapitre 6 du SADR	x	x	x	Accepter les modifications proposées par le CRE inscrites dans les tableaux du plan d'action du chapitre 6 du SADR, autant pour les actions elles-mêmes que pour les partenaires à y associer.
21	Objectif 1.1		x		Trouver des alternatives au <i>prolongement de l'A-440, 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</i> et à l'élargissement du pont Gédéon-Ouimet sur l'A-15.
22	Objectif 1.1	x	x		Trouver des solutions et des alternatives aux travaux de prolongement <i>du réseau routier structurant</i> en évitant les raccordements de rues ou boulevards qui se font en détruisant des milieux naturels comme cela serait le cas avec le raccordement du boulevard Dagenais à Vimont et le boulevard du Souvenir entre les rues Ampère et le boulevard Laval.

NO	RÉFÉRENCES (selon articles, chapitres ou paragraphes du S.A.D.R.-1)	SUPPRIMER	MODIFIER	AJOUTER	RECOMMANDATIONS - La Ville devrait :
23	Objectif 1.1			x	Poursuivre l'implantation du programme <i>À pied, à vélo, ville active !</i> dans toutes les écoles primaires des Commissions scolaires de Laval et Sir Wilfrid Laurier.
24	Objectif 1.1		x	x	Développer le réseau cyclable pour avoir un meilleur accès aux parcs, bois, forêts, berges, commerces, institutions, zones industrielles et attraits touristiques.
25	Objectif 1.1		x	x	Mettre sur pied un centre de gestion des déplacements et aider les employeurs à développer des stratégies de transport pour leurs employés.
26	Objectif 1.2		x	x	Favoriser l'implantation progressive 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.
27	Objectif 1.2		x	x	Limiter les cases de stationnement et les intégrer à l'intérieur des bâtiments.
28	Objectif 1.2		x	x	Augmenter la canopée de 22 à 30 %, car: les arbres : « ... améliorent la santé. En augmentant le taux de verdissement de 25 % et en créant des corridors verts dédiés au transport actif, on abaisserait de 25 à 75 % le taux de mortalité causée par les maladies cardiovasculaires. » (SADR-1, p. 2-81)
29	Objectif 1.3		x	x	Conserver 100 % des rivières (qui sont aussi les sources d'approvisionnement en eau potable) et les ruisseaux. Le statut de conservation des cours d'eau implique que l'on doive à terme y éliminer les surverses.
30	Objectif 1.3		x	x	Élaborer et mettre en place un <u>Plan de gestion écologique de l'eau</u> par bassin versant.

NO	RÉFÉRENCES (selon articles, chapitres ou paragraphes du S.A.D.R.-1)	SUPPRIMER	MODIFIER	AJOUTER	RECOMMANDATIONS - La Ville devrait :
31	Objectif 1.3		x	x	Fixer des objectifs de taux acceptables de superficies d'espaces verts et de milieux naturels par personne.
32	Objectif 1.3		x	x	Introduire dans le compte de taxe, des crédits « nature » permettant de récompenser les propriétaires de terrains comportant une forte canopée et une taxe « nature » permettant de pénaliser les propriétaires d'immeubles (bâtiments ou terrains) trop minéralisés. La taxe « nature » devrait être proportionnelle au volume des bâtiments et à la surface des terrains et elle devrait servir à des projets liés à l'environnement.
33	Objectif 1.4		x	x	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, le zonage, les réglementations environnementales, etc.
34	Objectif 1.4		x	x	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.
35	Objectif 1.4		x	x	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.
36	Objectif 2.1		x	x	Pour améliorer l'attractivité de son centre-ville, Laval devrait 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.

NO	RÉFÉRENCES (selon articles, chapitres ou paragraphes du S.A.D.R.-1)	SUPPRIMER	MODIFIER	AJOUTER	RECOMMANDATIONS - La Ville devrait :
37	Objectif 2.1		x	x	<i>Requalifier l'ancienne carrière Lagacé (Carré Laval) à la suite du déménagement du dépôt de neige usée en y aménageant un immense stationnement souterrain (le trou est déjà fait). Au niveau du sol, la Ville devrait y aménager un espace vert et une place publique.</i>
38	Objectif 2.2		x	x	Ajouter les dimensions sociale, culturelle et communautaire à l'objectif 2.2 de façon à contribuer à créer dans les pôles de quartier des milieux de vie plus humains et plus complets.
39	Objectif 2.2		x	x	Ajouter d'autres pôles de quartier à ceux identifiés 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.
40	Objectif 2.2		x	x	Prioriser les investissements municipaux visant à augmenter le nombre d'acquisitions de milieux naturels et à compléter le réseau d'aires conservées à l'intérieur des pôles de quartier.
41	Objectif 2.2		x	x	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 proposé par des organismes communautaires ou d'économie sociale.
42	Objectif 2.3		x	x	<i>Favoriser la pratique d'une agriculture urbaine compatible avec le milieu urbain en implantant et en maintenant des zones tampons entre les différents usages.</i>
43	Objectif 2.3		x	x	Mieux encadrer l'entretien des fossés.

NO	RÉFÉRENCES (selon articles, chapitres ou paragraphes du S.A.D.R.-1)	SUPPRIMER	MODIFIER	AJOUTER	RECOMMANDATIONS - La Ville devrait :
44	Objectif 2.3		x	x	Réglementer en vue d'assurer une bande riveraine protectrice avec un couvert végétal suffisant et adéquat en bordure des rivières, ruisseaux et fossés.
45	Objectif 2.3		x	x	Mettre en place des incitatifs financiers et réglementaires pour les producteurs agricoles afin d'encourager ces derniers à conserver le couvert forestier et à mettre en valeur leurs milieux naturels.
46	Objectif 2.3		x	x	Réaliser une étude qualitative et quantitative des eaux souterraines en territoire agricole afin d'assurer la recharge écologique des nappes souterraines pour les usages agricoles et les citoyens résidant en milieu isolé.
47	Objectif 2.3		x	x	Encadrer l'utilisation des pesticides et des engrais en privilégiant l'utilisation de produits et de méthodes ayant le moins d'impacts négatifs sur l'environnement et la santé selon le principe de précaution.
48	Objectif 2.3		x	x	Introduire graduellement l'étiquetage illustrant l'écoconditionnalité des produits alimentaires que l'on fabrique et que l'on exporte.
49	Objectif 2.3		x	x	Hormis les droits acquis, étendre l'interdiction d'exploitation minière à toute la zone agricole de Laval ainsi que dans une bande protectrice de 1 000 m le long des rivières.
50	Objectif 2.4		x	x	Adopter un plan composé de mesures réglementaires et d'incitatifs pour remplacer les entreprises de Laval dont les opérations comportent des nuisances ou des risques trop importants pour les résidents.

NO	RÉFÉRENCES (selon articles, chapitres ou paragraphes du S.A.D.R.-1)	SUPPRIMER	MODIFIER	AJOUTER	RECOMMANDATIONS - La Ville devrait :
51	Objectif 2.4		x	x	Mettre en place des mesures pour favoriser la déminéralisation et le verdissement des espaces industriels et commerciaux.
52	Objectif 2.4		x	x	Favoriser la mise en place de mesures ainsi que la création d'îlots de fraîcheur propices aux déplacements actifs dans les parcs industriels.
53	Objectif 2.5		x	x	<u>Construire une image de marque pour la Ville autour du concept d'archipel.</u>
54	Objectif 2.5		x	x	<i>Élaborer et mettre en œuvre une politique du patrimoine lavallois, incluant notamment les immeubles, les milieux naturels, le patrimoine immatériel, les personnages, événements et lieux historiques lavallois.</i>
55	Objectif 2.5		x	x	<i>Poursuivre la protection et la mise en valeur des ensembles patrimoniaux de portée métropolitaine, soit les rivières des Prairies et des Mille-Îles, le village de Sainte-Rose, le village de Saint-Vincent-de-Paul et la pointe est de l'île de Laval.</i>
56	Objectif 3.1		x	x	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.
57	Objectif 3.1		x	x	<i>Améliorer la convivialité des lieux et la sécurité des déplacements en créant des corridors polyvalents (cyclable et pédestre) qui relieraient les milieux naturels, les parcs, les berges, les commerces de proximités, les parcs industriels et les institutions.</i>

NO	RÉFÉRENCES (selon articles, chapitres ou paragraphes du S.A.D.R.-1)	SUPPRIMER	MODIFIER	AJOUTER	RECOMMANDATIONS - La Ville devrait :
58	Objectif 3.2		x	x	Modifier le titre de l'objectif de la façon suivante: « Concevoir une offre résidentielle, des équipements et des services publics adaptés aux besoins des familles et de tous les citoyens qui respecte la capacité de support des écosystèmes de Laval. »
59	Objectif 3.2		x	x	Planifier l'offre résidentielle en y assurant la protection des milieux naturels, la création de réseaux de transports actifs performants, un verdissement massif, des rues étroites et des espaces publics invitants.
60	Objectif 3.3		x	x	Soutenir les organismes de Laval ouvrant dans le domaine de la culture scientifique comme le Centre d'interprétation de l'eau (C.I.EAU), Éco-Nature, le Musée Armand-Frappier et le Cosmodôme de façon à pallier à l'éventuel retrait de ce volet de la culture dans la politique culturelle du Québec.
61	Objectif 3.4		x	x	S'engager à créer des îlots de fraîcheur comportant un mobilier urbain accueillant et propice à la détente.
62	Objectif 3.4		x	x	S'engager à améliorer l'accès aux parcs, aux berges et aux milieux naturels situés à l'intérieur ou à proximité des quartiers à revitaliser.
63	Chapitre 4: GRANDES AFFECTATIONS, DENSITÉ ET HAUTEUR		x	x	Réaliser une étude et élaborer une politique sur les paramètres et conditions de la densification et de hauteur des bâtiments respectant les principes du développement durable.
64	p 4-4 article 4.1.3		x	x	Ne pas autoriser les habitations unifamiliales isolées, bifamiliales isolées ou trifamiliales isolées dans un couvert forestier compris à l'intérieur des limites d'un bois et corridor forestier d'intérêt métropolitain ou d'un bois d'intérêt municipal.

NO	RÉFÉRENCES (selon articles, chapitres ou paragraphes du S.A.D.R.-1)	SUPPRIMER	MODIFIER	AJOUTER	RECOMMANDATIONS - La Ville devrait :
65	Affectation protection (4.1.9) et Affectation conservation (4.1.10)		x	x	Utiliser le mot <u>CONSERVATION</u> reconnu par la communauté internationale plutôt que les mots <i>préserver, sauvegarder</i> et <i>protéger</i> . <i>En regroupant ainsi les critères d'affectation, protection et conservation dans un même chapitre, la Ville de Laval donnera un message plus clair, ce qui ne l'empêchera pas d'y inclure les nuances appropriées. Voici d'autres propositions d'amendement au texte du schéma.</i>
66	Affectation protection (4.1.9) et Affectation conservation (4.1.10)		x	x	Selon le principe de précaution et d'adaptation aux changements climatiques, conférer un statut de conservation à toutes les îles des rivières des Mille Îles et des Prairies, à l'exception de celles qui sont déjà développées.
67	Carte 4-1 : Grandes affectations du territoire		x	x	Conférer un statut de conservation au Bois du Totem (sud de Marcel-Villeneuve, à l'est de l'autoroute 25 et au nord de la voie ferrée).
68	Carte 4-1 : Grandes affectations du territoire		x	x	Conférer un statut de conservation au Bois du Souvenir.
69	Carte 4-1 : Grandes affectations du territoire		x	x	Élaborer un plan de conservation des milieux humides et leur conférer un statut de conservation à tous les milieux humides d'intérêt municipal.
70	Carte 4-1 : Grandes affectations du territoire		x	x	Conférer un statut de conservation au milieu humide situé à l'intersection de l'A-440 et A-13 (cadran nord-est).
71	Carte 4-1 : Grandes affectations du territoire		x	x	Conférer un statut de conservation au milieu humide et au boisé (bois de Naples) situé dans le prolongement du boulevard Dagenais à Vimont.
72	Carte 4-1 : Grandes affectations du territoire		x	x	Conférer un statut de conservation au milieu humide à l'est de Curé-Labelle et au nord de l'A-440.
73	Carte 4-1 : Grandes affectations du territoire		x	x	Conférer un statut de conservation au milieu humide situé au sud du boulevard Saint-Martin Ouest et à l'ouest du boulevard Chomedey.

NO	RÉFÉRENCES (selon articles, chapitres ou paragraphes du S.A.D.R.-1)	SUPPRIMER	MODIFIER	AJOUTER	RECOMMANDATIONS - La Ville devrait :
74	Carte 4-1 : Grandes affectations du territoire		x	x	Conférer un statut de conservation aux corridors forestiers d'intérêt municipal.
75	Carte 4-1 : Grandes affectations du territoire		x	x	Conférer un statut de conservation aux deux grands projets retenus par la Communauté métropolitaine de Montréal pour la région de Laval (Sentier cyclable et pédestre entre Oka et Mont-Saint-Hilaire et Parc de la rivière des Mille-Îles).
76	Carte 4-1 : Grandes affectations du territoire		x	x	Conférer un statut de conservation à la Trame verte et bleue du Grand Montréal et les éléments identifiés et protégés dans le PMAD, soit : les aires protégées, les bois et les corridors forestiers, les milieux humides, les rives et le littoral, les paysages d'intérêt métropolitain et le patrimoine bâti d'intérêt métropolitain.
77	p. 4-2 article 4.1.1		x		Interdire les nouveaux travaux routiers, d'aqueduc et d'égout dans milieux naturels (pas seulement dans les boisés)
78	p. 4-3		x		Quelle que soit l'affectation, interdire complètement la construction dans tous les milieux naturels identifiés autant pour la fonction dominante que pour les fonctions complémentaires.
79	pp. 4-2 et 4-3		x		Définir ce que l'elle entend par « compatible » en matière d'environnement notamment (bruit, odeurs, produits dangereux, émanations, poussières).
80	p. 4-6		x		Interdire les activités industrielles qui nuisent à la qualité de l'environnement ou qui présentent des risques trop élevés.
81	p. 4-12			x	Publier la liste des ententes de la Ville permettant des dérogations dans les secteurs d'affectation protection et conservation.

NO	RÉFÉRENCES (selon articles, chapitres ou paragraphes du S.A.D.R.-1)	SUPPRIMER	MODIFIER	AJOUTER	RECOMMANDATIONS - La Ville devrait :
82	p. 4-14, carte 4.1		x		Conserver 17 % de son territoire en milieux naturels comme le prescrit la CMM pour l'ensemble du territoire.
83	p4-17		x	x	Établir un plan d'action et un échéancier détaillés pour la mise en œuvre des mesures visant à améliorer le service aux points d'accès et aux abords du réseau de transport en commun structurant.
84	p. 4-17 article 4.2.1.2		x		Déterminer une fourchette de densification plutôt qu'un seuil minimum et diminuer la largeur de la bande où s'appliquent les taux de densification le long des corridors de transport structurants, comme le recommande le CRE au tableau 3.1 de son mémoire.
85	p. 4-22 article 4.2.3			x	Expliquer comment les seuils minimaux de densité résidentielle s'appliquent aux affectations autres que résidentielles.
86	p. 4-22 article 4.2.3		x	x	Soumettre toutes les zones à des seuils <u>maximums (plutôt que minimums)</u> sauf au centre-ville.
87	p. 4-22 article 4.2.3		x	x	Montrer les zones de conservation (densité = 0) sur les cartes de densité.
88	p. 4-22 article 4.2.3		x		Éviter d'établir des aires d'influence de 500 m aux axes de transport structurants qui ne sont pas des axes de rabattement.
89	p. 4-22 article 4.2.3		x		Également fixer les hauteurs maximales des bâtiments en mètres.
90	p. 4-22 article 4.2.3		x	x	Fixer les hauteurs maximums et les densités comme le recommande le CRE au tableau 3.1 de son mémoire.
91	p. 5-7		x		Revoir à la baisse de 22,5 à 11 ha par année pour la demande en superficie de construction industrielle pour l'horizon 2016 à 2031. Cela reflète mieux la tendance à la baisse observée depuis 1992.

NO	RÉFÉRENCES (selon articles, chapitres ou paragraphes du S.A.D.R.-1)	SUPPRIMER	MODIFIER	AJOUTER	RECOMMANDATIONS - La Ville devrait :
92	p. 5-9		x		Ne pas présenter les milieux humides comme des « contraintes » au développement.
93	p. 5-9		x		Modifier le texte écrit au premier paragraphe: au lieu de dire qu'elle (la Ville) ne veut pas « augmenter les surverses », elle devrait dire qu'elle veut « éliminer progressivement les surverses ».
94	5-14 Tableau 5.3.2 Balises d'aménagement écoresponsable		x	x	Intégrer les recommandations du CRE présentées dans son mémoire en ce qui a trait aux balises d'aménagement écoresponsables à respecter dans les ZAEP.
95	p. 5-18, section 5.2.3.7		x	x	Planifier l'aménagement des TOD Vimont et Sainte-Rose en consultant la population de façon à tenir compte des lourds inconvénients liés à la voie ferrée et au transport ferroviaire de matières dangereuses. Cette planification doit tenir compte de la conservation des milieux naturels situés à proximité (bois de l'Équerre, milieux humides de Renaix).
96	p. 5-20 section 5.3		x		Indiquer qu'il faut « rétablir l'équilibre entre le naturel et le bâti » plutôt qu'il faut « maintenir un équilibre entre la naturel et le bâti ».
97	p. 5-20 section 5.3		x		Modifier le texte qui laisse entendre que le « développement urbain » et la « protection des milieux naturels sensibles » s'apportent des « bénéfices mutuels », car il est faux de prétendre que le développement apporte des bénéfices aux milieux naturels.
98	p. 5-22		x	x	Étudier la possibilité d'augmenter la superficie de la ZAEP du boisé Papineau pour y inclure un corridor le reliant au bois d'Édimbourg et au bois d'Édimbourg lui-même.

NO	RÉFÉRENCES (selon articles, chapitres ou paragraphes du S.A.D.R.-1)	SUPPRIMER	MODIFIER	AJOUTER	RECOMMANDATIONS - La Ville devrait :
99	p. 5-38		x		Hormis les droits acquis pour les carrières situées dans la zone agricole, la Ville devrait interdire l'exploitation minière sur l'ensemble de son territoire. Au minimum, elle doit l'interdire à 1000 m des rivières et à Ste-Dorothée.
100	Chapitre 6		x	x	Intégrer les recommandations du CRE présentées au chapitre 4 de son mémoire autant en ce qui a trait aux titres des actions qu'à la description des actions et à la liste des partenaires.
101	p. 7-4			x	Montrer sur une carte la liste des cours d'eau de son territoire reconnu comme tel (définition Cours d'eau).
102	p. 7-4			x	Définir dès maintenant selon quelles conditions la délimitation du périmètre du couvert forestier peut être modifié (Couvert forestier).
103	p.7-4			x	Revoir la carte 2.21 des couverts forestiers pour y inclure davantage de surfaces boisées comme le bois du Souvenir, le bois de Naples, etc. (Couvert forestier)
104	p. 7-6		x	x	Donner une définition différente à « Lot partiellement desservi (aqueduc) » et « Lot partiellement desservi (égout sanitaire) » de façon à pouvoir appliquer des règles différentes (plus sévères) lorsque le lot n'est desservi que par l'aqueduc.
105	p. 7-7		x		Ajouter à la définition de « Moderniser » : ... en adoptant des pratiques environnementales égales ou supérieures à celles qui prévalaient avant les travaux de modernisation.
106	p. 7-8		x		Modifier la définition de « Rue privée » en ajoutant : « ... et servant de moyen d'accès à plus d'une résidence... »

NO	RÉFÉRENCES (selon articles, chapitres ou paragraphes du S.A.D.R.-1)	SUPPRIMER	MODIFIER	AJOUTER	RECOMMANDATIONS - La Ville devrait :
107	p. 7-12		x	x	Établir des règles plus contraignantes lorsque le lot est desservi uniquement par l'aqueduc plutôt qu'uniquement par l'égout.
108	7-13, articles 7,5, 7,6, 7,7, etc.		x		Analyser et revoir toutes les conditions applicables aux rives, littoral, milieux humides, boisés, canopée, etc. avec les organismes du milieu.
109	p. 7-13, articles 7.5.1.1, 7.5.1.1 et 7.5.4.1		x		Exiger la réalisation d'un rapport d'expert pour les personnes ou entreprises qui désirent se soustraire à l'obligation d'obtenir un permis ou un certificat d'autorisation en prétendant que les travaux envisagés « ... ne sont pas susceptibles de détruire ou de modifier la végétation existante »
110	7-15		x		Porter de 3 à 10 m la bande d'exclusion de la culture du sol près de la ligne des hautes eaux.
111	7-25, article 7.6		x	x	N'autoriser aucun remblai dans quelques milieux humides que ce soit en conformité avec le projet de loi sur la Protection des milieux humides et hydriques.
112	7-31, article 7.10		x	x	Ajouter à cet article, des critères permettant d'éviter la minéralisation excessive lors des travaux de construction de bâtiments ou d'infrastructures routières.
113	7-32, article 7.13		x	x	Devrait identifier clairement (à l'aide d'une carte) les périmètres de conservation à l'intérieur des ZAEP.
114	7-43, article 7.16		x	x	Ajouter comme un critère d'exclusion, une bande de 1 000 m des rivières pour l'exploitation minière.
115	7-44, article 7.18		x	x	Établir une carte des zones de contraintes sonores et y ajouter les artères de desserte des parcs industriels (bruits associés aux véhicules lourds).
116	7-48, article 7.19		x		Préciser le texte de cet article; il n'est pas clair si on peut ou non construire un bâtiment à moins de 30 m

NO	RÉFÉRENCES (selon articles, chapitres ou paragraphes du S.A.D.R.-1)	SUPPRIMER	MODIFIER	AJOUTER	RECOMMANDATIONS - La Ville devrait :
117	7-48, article 7.20		x	x	Établir des critères plus sévères pour la construction de pipelines en amont des prises d'eau, près des milieux naturels et des secteurs résidentiels.
118	7-51, article 7.27		x		Spécifier qu'un éventuel pôle logistique doit se situer à l'intérieur de la zone industrielle existante.
119	Chapitre 8, annexe 1		x	x	Compléter l'exercice d'établissement des coûts des équipements et des infrastructures de façon à couvrir toute la période couverte par le SADR (horizon 2035) et bonifier les montants prévus pour les projets liés à l'environnement (acquisitions de milieux naturels, élimination des surverses, pistes cyclables, maison du développement durable, transformation de la flotte des véhicules de la Ville et de la STL, etc.)

ANNEXE 1 : PRINCIPES DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

En appliquant les 16 principes de la *Loi sur le développement durable*, la Ville de Laval démontrerait sans équivoque sa réelle volonté de prendre le virage du développement durable qui respecte la capacité de support des écosystèmes. Ainsi, elle deviendrait la première ville du Québec à appliquer cette loi sans y être forcée.

Article 6. Afin de mieux intégrer la recherche d'un développement durable dans ses sphères d'intervention, l'Administration prend en compte dans le cadre de ses différentes actions l'ensemble des principes suivants :

- a) « santé et qualité de vie » : les personnes, la protection de leur santé et l'amélioration de leur qualité de vie sont au centre des préoccupations relatives au développement durable. Les personnes ont droit à une vie saine et productive, en harmonie avec la nature;*
- b) « équité et solidarité sociales » : les actions de développement doivent être entreprises dans un souci d'équité intra et intergénérationnelle ainsi que d'éthique et de solidarité sociale; 7*
- c) « protection de l'environnement » : pour parvenir à un développement durable, la protection de l'environnement doit faire partie intégrante du processus de développement;*
- d) « efficacité économique » : l'économie du Québec et de ses régions doit être performante, porteuse d'innovation et d'une prospérité économique favorable au progrès social et respectueuse de l'environnement;*
- e) « participation et engagement » : la participation et l'engagement des citoyens et des groupes qui les représentent sont nécessaires pour définir une vision concertée du développement et assurer sa durabilité sur les plans environnemental, social et économique;*
- f) « accès au savoir » : les mesures favorisant l'éducation, l'accès à l'information et la recherche doivent être encouragées de manière à stimuler l'innovation ainsi qu'à améliorer la sensibilisation et la participation effective du public à la mise en œuvre du développement durable;*
- g) « subsidiarité » : les pouvoirs et les responsabilités doivent être délégués au niveau approprié d'autorité. Une répartition adéquate des lieux de décision doit être recherchée, en ayant le souci de les rapprocher le plus possible des citoyens et des communautés concernés;*
- h) « partenariat et coopération intergouvernementale » : les gouvernements doivent collaborer afin de rendre durable le développement sur les plans environnemental, social et économique. Les actions entreprises sur un territoire doivent prendre en considération leurs impacts à l'extérieur de celui-ci;*
- i) « prévention » : en présence d'un risque connu, des actions de prévention, d'atténuation et de correction doivent être mises en place, en priorité à la source ;*

j) « précaution » : lorsqu'il y a un risque de dommage grave ou irréversible, l'absence de certitude scientifique complète ne doit pas servir de prétexte pour remettre à plus tard l'adoption de mesures effectives visant à prévenir une dégradation de l'environnement;

k) « protection du patrimoine culturel » : le patrimoine culturel, constitué de biens, de lieux, de paysages, de traditions et de savoirs, reflète l'identité d'une société. Il transmet les valeurs de celle-ci de génération en génération et sa conservation favorise le caractère durable du développement. Il importe d'assurer son identification, sa protection et sa mise en valeur, en tenant compte des composantes de rareté et de fragilité qui le caractérisent;

l) « préservation de la biodiversité » : la diversité biologique rend des services inestimables et doit être conservée pour le bénéfice des générations actuelles et futures. Le maintien des espèces, des écosystèmes et des processus naturels qui entretiennent la vie est essentiel pour assurer la qualité de vie des citoyens;

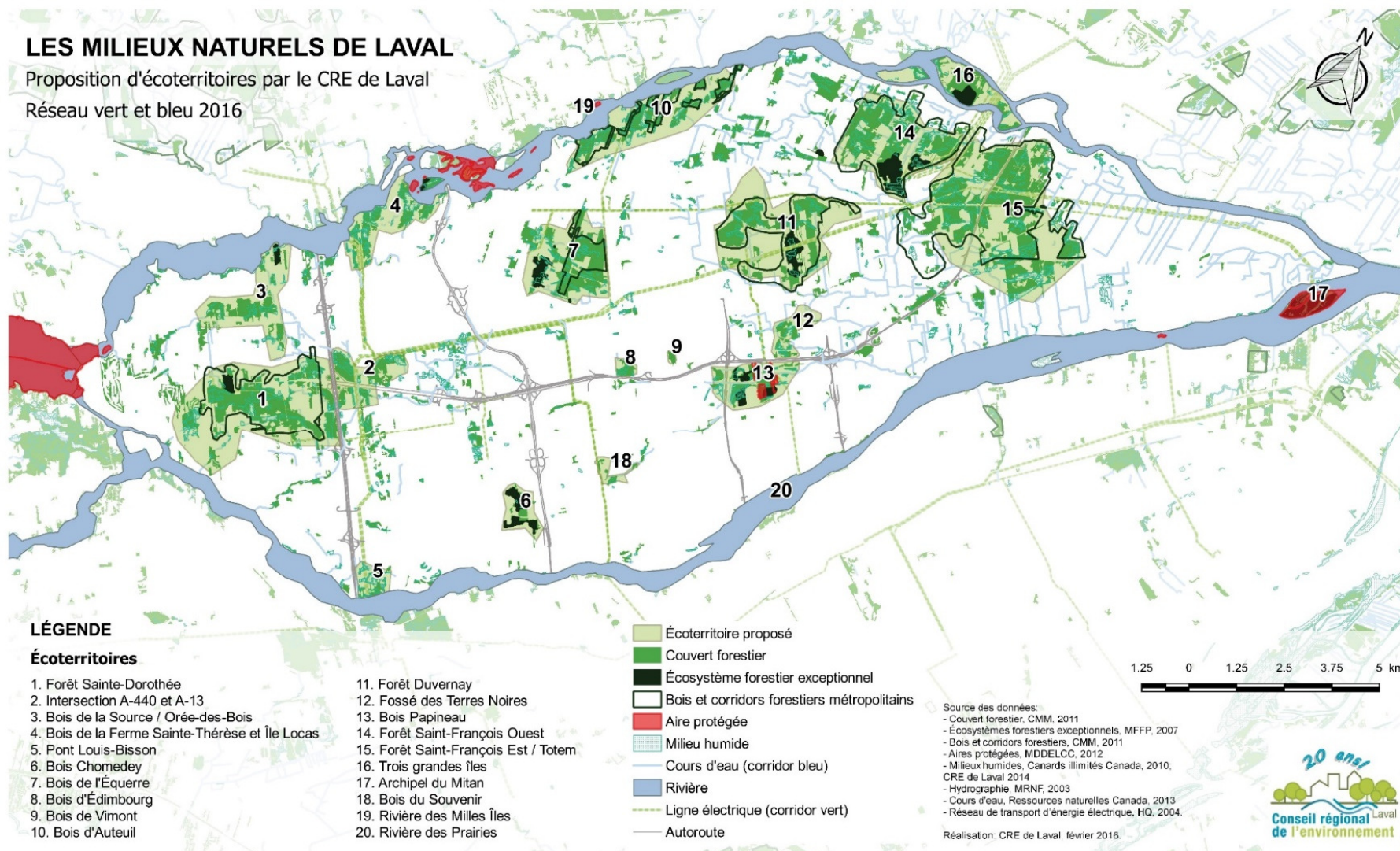
m) « respect de la capacité de support des écosystèmes » : les activités humaines doivent être respectueuses de la capacité de support des écosystèmes et en assurer la pérennité;

n) « production et consommation responsables » : des changements doivent être apportés dans les modes de production et de consommation en vue de rendre ces dernières plus viables et plus responsables sur les plans social et environnemental, entre autres par l'adoption d'une approche d'écoefficient, qui évite le gaspillage et qui optimise l'utilisation des ressources;

o) « pollueur payeur » : les personnes qui génèrent de la pollution ou dont les actions dégradent autrement l'environnement doivent assumer leur part des coûts des mesures de prévention, de réduction et de contrôle des atteintes à la qualité de l'environnement et de la lutte contre celles-ci;

p) « internalisation des coûts » : la valeur des biens et des services doit refléter l'ensemble des coûts qu'ils occasionnent à la société durant tout leur cycle de vie, de leur conception jusqu'à leur consommation et leur disposition finale.

ANNEXE 2 : CARTE DES MILIEUX NATURELS DE LAVAL



**ANNEXE 3 : LETTRE DE LA SOUS-MINISTRE SUR LE PROJET « POLITIQUE DE CONSERVATION
ET DE MISE EN VALEUR DES MILIEUX NATURELS D'INTÉRÊT DE LA VILLE DE LAVAL » – 19
FÉVRIER 2009**

Ministère du
Développement durable,
de l'Environnement
et des Parcs

Québec

Bureau de la sous-ministre

Comité Exécutif 28FEBV09AM 9:36

Le 19 février 2009

Monsieur Gilles Vaillancourt
Maire
Ville de Laval
Hôtel de ville
1, place du Souvenir
Laval (Québec) H7V 1W7

Monsieur le Maire,

Je vous remercie de m'avoir communiqué votre projet de « Politique de conservation et de mise en valeur des milieux naturels d'intérêt » qu'entend adopter votre municipalité.

Ce projet est important car il démontre les orientations de votre ville et les efforts que vous souhaitez faire pour la protection des milieux naturels. Nous considérons que dans ce projet, vous avez abordé les éléments les plus significatifs pour la protection de ces milieux : un pourcentage de protection fixé, une connaissance écologique des territoires, une cartographie et l'établissement des modes de protection et de gestion.

Par ailleurs, nous vous avons fait, à titre d'information, quelques commentaires visant à rendre plus facile pour nos deux organisations l'application de cette politique, eu égard à nos responsabilités respectives envers la protection des milieux naturels. Je joins donc en annexe copie de ceux-ci.

Veuillez agréer, Monsieur le Maire, l'expression de mes sentiments distingués.

La sous-ministre,

Madeleine Paulin

Madeleine Paulin

p. j.

Édifice Marie-Guyart, 30^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7
Téléphone : 418 521-3860
Télécopieur : 418 643-3619
madeleine.paulin@mddp.gouv.qc.ca
Internet : www.mddp.gouv.qc.ca

♻️ Ce papier contient 100 % de fibres recyclées après consommation.

POLITIQUE DE CONSERVATION ET DE MISE EN VALEUR DES MILIEUX NATURELS D'INTÉRÊT DE LA VILLE DE LAVAL

Janvier 2009

Principaux éléments de la Politique

- Établir 9% de zones de conservation sur son territoire.
- Investir d'ici 2020, 40 M\$ pour l'acquisition de terrains à des fins de conservation.
- Se doter d'outils législatifs pour protéger les milieux naturels.
- Concilier développement économique et mise en valeur des milieux naturels d'intérêt.
- Privilégier une approche écosystémique dans l'aménagement et la mise en valeur du territoire lavallois.
- La Politique s'inscrit dans le Plan stratégique 2008-2013 « Agir pour une région éco-citoyenne ».
- Par le biais de cette Politique, la Ville de Laval reconnaît un certain nombre de cours d'eau intérieurs qu'elle entend protéger.
- Pour les treize zones d'aménagement écologique particulières (ZAEP), la Politique prévoit l'élaboration de plans d'aménagement du territoire pour assurer la pérennité de grands ensembles naturels à forte valeur écologique.
- La Politique prévoit l'adoption ultérieure de règlements municipaux d'urbanisme prévoyant les modalités d'application de la politique, incluant un zonage de protection ou l'établissement de réserves naturelles par le gouvernement provincial.

Commentaires généraux

Il faut souligner la qualité du travail réalisé par la Ville de Laval à propos de la Politique qu'elle propose.

Mentionnons d'abord les objectifs choisis, soit :

1. la conservation des milieux naturels d'intérêt et des processus écologiques qui contribuent à la protection des espèces vivantes et des habitats;
2. la mise en valeur des milieux naturels protégés en favorisant leur pérennité.

Ces objectifs s'inscrivent certainement dans une perspective de développement durable.

Mentionnons la cible de conservation établie à 9 % du territoire lavallois. Le texte de la politique confirme aussi que 188 ha de milieux protégés à Laval sont conformes à la définition d'une aire protégée.

Nous constatons que certains objectifs présentés visent la mise en œuvre de la Politique afin de conserver les milieux naturels d'intérêt, leurs fonctions écologiques et la biodiversité qui s'y trouve.

Un des objectifs proposés vise à « obtenir un partenariat avec les gouvernements supérieurs pour le financement de la Politique et assurer le financement à long terme pour sa mise en œuvre ». Actuellement, il n'existe pas de programme d'aide du MDDEP aux municipalités pour la protection des milieux naturels. Cependant, la ville pourrait convenir d'un partenariat avec des ONG de conservation avec le soutien financier du MDDEP (programme *Partenaires pour la nature*) comme elle l'a fait dans le passé avec l'organisme Éco-Nature.

Les grands axes d'intervention de la Politique de conservation et de mise en valeur des milieux naturels d'intérêt de la Ville de Laval

La Politique s'articule autour de huit axes. Pour le MDDEP, les axes 1, 4, 5 et 6 sont les plus importants.

Axe 1.: Revoir la planification du territoire avec une approche écosystémique

Cette façon de faire s'applique aux treize zones d'aménagement écologique particulières (ZAEP). Ces zones de planification sont des territoires où des projets sont élaborés en vue d'y intégrer un ou des projets de conservation (préservé la biodiversité tout en articulant les développements urbain et agricole aux milieux naturels). Ils incluent des secteurs bâtis, des sites déjà protégés et des secteurs naturels.

L'engagement de la Ville de Laval à identifier des portions de territoires à l'intérieur des territoires de ZAEP à des fins de protection est bien affirmé. La politique semble permettre dans ces territoires la présence de développements assortie d'un maintien des attributs des milieux naturels.

Toutefois, le MDDEP est d'avis qu'il serait préférable, après l'analyse des caractéristiques naturelles des milieux visés, de déterminer les portions des territoires des ZAEP qui seront conservées afin de s'assurer de l'atteinte des 9 %.

L'identification des zones à protéger devrait suivre quelques principes simples :

1. viser à agrandir des territoires déjà protégés;
2. viser à assurer une connectivité entre les milieux naturels (création de grands ensembles naturels au lieu d'une mosaïque de milieux);
3. donner priorité à la protection des milieux humides et des cours d'eau;
4. optimiser les chances de protéger réellement le territoire en choisissant les portions de moindre contrainte.

Une fois identifiées ces zones à protéger, le reste des territoires de ZAEP pourrait correspondre à la définition de la Politique, soit d'intégrer harmonieusement le développement et le maintien des fonctions écologiques des milieux naturels.

Axe 4 : Élaborer un cadre réglementaire adapté à la conservation

Dans le cadre de la mise en œuvre de la Politique, la Ville de Laval prévoit élaborer un cadre réglementaire adapté à la conservation, notamment par un zonage municipal spécifique à la conservation. Cette mesure est intéressante.

Axe 5 : Diversifier les moyens d'acquisition

La Ville de Laval propose plusieurs moyens afin de mettre en œuvre les interventions foncières pour accroître la superficie des milieux naturels protégés.

Afin d'éviter tout élément de spéculations foncières ou encore d'apparence d'expropriation déguisée, la Ville de Laval n'identifie pas les terrains qu'elle souhaite conserver dans les ZAEP. Elle mise plutôt sur une approche de gré à gré auprès des propriétaires pour y arriver.

Dans ce contexte, la Ville pourrait avec l'aide d'ONG de conservation agir pour sensibiliser les propriétaires aux opportunités de vente à des fins de conservation.

Le MDDEP pourrait recevoir éventuellement des demandes de financement (volet acquisition) dans le cadre du nouveau programme Partenaires pour la nature.

Rappelons que les municipalités ou les villes ne sont pas admissibles à ce financement. Par contre, un ONG peut acquérir des propriétés et, si le projet est recevable et répond aux normes du programme du MDDEP, se voir octroyer 50 % de la juste valeur marchande de la propriété pour l'acquisition. Un ONG peut s'associer financièrement avec une municipalité pour acquérir une propriété. La ville de Laval l'a déjà fait, ainsi que la ville de Montréal, la ville de Québec, Rosemère, Sutton, etc...

Axe 6 : Poursuivre le programme de compensation environnemental

La Politique vise par ce programme à concilier les enjeux de conservation et les enjeux économiques. Cet axe semble majeur pour la Ville et plusieurs moyens sont identifiés dans ce programme allant de la création de nouveaux habitats, à la restauration de milieux humides, les échanges de terrain, jusqu'à la compensation monétaire équivalente à la valeur des terrains constructibles. Ce don monétaire au Fonds vert de la Ville de Laval est régi par le règlement municipal L-11459 et les taux évoluent en fonction des coûts associés à l'acquisition de zones de conservation.

Pour le MDDEP, la compensation devrait toujours être le dernier recours possible afin de maintenir les fonctions écologiques du milieu naturel ou des milieux humides d'importance. Le premier réflexe devrait viser à protéger les milieux mis en place par la nature, milieux pour lesquels la société civile n'a rien eu à déboursier. La seconde option est la restauration de milieux perturbés. À cet égard, la Politique présente plusieurs options intéressantes.

2009-02-19