



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

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



Vélo Québec

/ DÉCEMBRE 2020

COMMENTAIRES GÉNÉRAUX

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

COMMENTAIRES À PROPOS DES ENJEUX ET OBJECTIFS IDENTIFIÉS

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

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

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

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

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

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

3. DESIGN ADAPTÉ ET CADRE INTERGÉNÉRATIONNEL

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

4. MOBILITÉ ACTIVE ET FONCTIONNALITÉ DES DÉPLACEMENTS

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

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

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

5. ACCESSIBILITÉ AUX SERVICES ET AUX BIENS

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

6. AGRICULTURE LOCALE, CIRCUITS COURTS ET ACHAT LOCAL

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

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

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

AUTRES COMMENTAIRES

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