



INTÉGRER LES ENVIRONNEMENTS FAVORABLES AUX SHV DANS LES OUTILS D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME

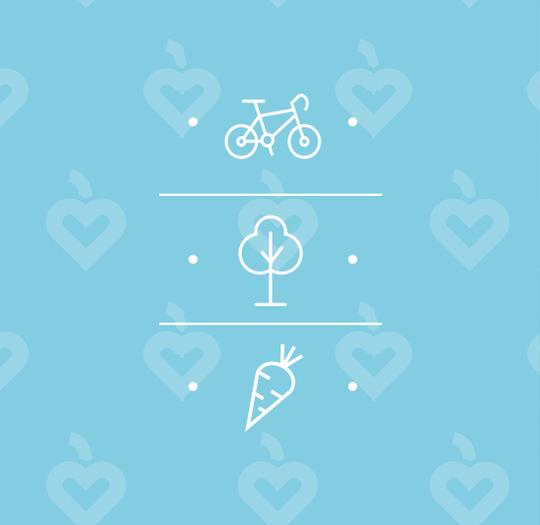


TABLE DES MATIÈRES



MISE EN SITUATION	03
• Objectif de l'outil	03
• Présentation de l'outil	04
LISTE DES ACRONYMES	05
MOBILITÉ	06
• 01 - Sécurité des déplacements actifs sur le réseau routier et dans les espaces publics	06
• 02 - Infrastructures cyclables	07
• 03 - Infrastructures piétonnières	08
• 04 - Transport collectif	08
• Comment y arriver	09
PARCS, ESPACES VERTS ET ÉQUIPEMENTS SPORTIFS ET DE LOISIRS + ÎLOTS DE CHALEUR	16
• 01 - Espaces verts et infrastructures sportives et de loisirs	16
• 02 - Gouvernance	17
• 03 - Îlots de chaleur urbains	17
• Comment y arriver	18
ALIMENTATION	22
• 01 - Agriculture et agriculture urbaine	22
• 02 - Accès aux aliments sains	23
• 03 - Gaspillage alimentaire	23
• Comment y arriver	24
CE QUI FAVORISERA CHACUN DES TROIS GRANDS THÈMES	28
• 01 - Densité urbaine et mixité des fonctions	28
• 02 - Ambiance et mobilier urbain	28

MISE EN SITUATION

La Table intersectorielle régionale en saines habitudes de vie (TIR-SHV)¹ de la Montérégie est une instance de concertation de partenaires visant à favoriser et à soutenir la mise en place d'environnements favorables aux saines habitudes de vie (SHV), à la santé et à la qualité de vie. Plusieurs organisations siègent à la Table et collaborent à ses différents comités dont la Direction de santé publique (DSPu) de la Montérégie, des représentants du milieu municipal et la direction régionale du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation. Dans le cadre de son plan d'actions 2017-2019, les partenaires ont identifié une action portant sur l'intégration des SHV dans le schéma d'aménagement et de développement (SAD). Cette action découle d'une recension de besoins exprimés par le milieu municipal mentionnant un manque de connaissances sur les façons d'intégrer les SHV dans les SAD.

En juin 2018, la TIR-SHV de la Montérégie a engagé une chargée de projet pour réaliser cette action. Plus précisément, il s'agissait d'offrir un soutien aux municipalités régionales de comté (MRC) dans la modification de leur SAD visant l'intégration d'environnements favorables à l'adoption et au maintien de SHV. Trois MRC en Montérégie ont bénéficié de cet accompagnement qui s'est principalement concentré sur les portraits des territoires, première étape dans la révision d'un schéma. En considérant que la révision d'un tel outil se réalise sur plusieurs années et que l'embauche de la chargée de projet ne prévoyait un accompagnement que sur une année, le mandat s'est plutôt attardé sur l'élaboration d'un outil de consultation, accessible en tout temps pour les aménagistes.

OBJECTIF DE L'OUTIL

L'objectif de cet outil est d'identifier comment mettre en place des environnements favorables aux SHV à l'intérieur des outils d'aménagement et d'urbanisme à l'échelle régionale et locale. S'il s'intéresse davantage aux SAD, nous savons qu'il existe plusieurs autres outils (règlements d'urbanisme, plan de développement de la zone agricole (PDZA), plan de mobilité, etc.) ou initiatives régionales ou locales qui méritent d'être considérés pour planifier et réaliser des actions et des environnements favorables aux SHV. Sans que l'analyse à l'échelle locale ait été exhaustive, certains éléments pourront être partagés avec les municipalités locales dans l'objectif de les inspirer.

LES ENVIRONNEMENTS FAVORABLES AUX SAINES HABITUDES DE VIE

Les environnements favorables aux saines habitudes de vie réfèrent à l'ensemble des éléments de nature physique, socioculturelle, politique et économique qui exercent une influence positive sur l'alimentation et la pratique d'activités physiques, soit pour des déplacements ou pour des loisirs. Ils constituent non seulement des déterminants importants de la santé de la population, mais contribuent aussi sur le plan environnemental. Par exemple, ils ont des répercussions positives sur la qualité de l'air, sur la réduction des îlots de chaleur urbains, sur la préservation des sites naturels et des terres agricoles et sur la gestion responsable des matières résiduelles.

La création d'environnements favorables aux SHV repose sur plusieurs composantes ou actions dont la responsabilité relève notamment du milieu municipal. Celles-ci sont, entre autres, présentées dans le [Guide sur les environnements favorables aux saines habitudes de vie dans les municipalités](#).

1 - La TIR-SHV est issue de la Conférence administrative régionale (CAR) dans le cadre du Plan d'action gouvernemental des SHV et de prévention des problèmes reliés au poids 2006-2012. Elle est financée par le Fonds Québec en forme (M361).

PRÉSENTATION DE L'OUTIL

Certaines composantes usuelles abordées dans les SAD, comme l'agriculture ou le transport, peuvent être traitées sous un angle différent afin d'atteindre des résultats positifs pour les SHV.

L'OUTIL PRÉSENTE DONC DES COMPOSANTES OU DES THÈMES DÉJÀ TRAITÉS DANS LES SAD. CES TROIS GRANDS THÈMES SONT :



la mobilité;



les parcs, espaces verts et équipements sportifs et de loisirs dans lequel est traité également les îlots de chaleur et;



l'alimentation.

Chaque thème est, par la suite, séparé par des sous-thèmes qui comprennent une liste d'éléments que nous devrions optimalement retrouver dans un portrait afin de bien saisir la problématique vécue sur un territoire. Pour chaque sous-thème, des indicateurs permettant de mesurer l'impact des actions avancées dans les outils de planification sont également identifiés. Il est important de noter que plusieurs outils et échelles de planification peuvent s'intéresser au même sujet et qu'en fonction de chaque contexte territorial, ces sujets peuvent être repris ou non dans un SAD, dans un plan d'urbanisme, etc.

Afin d'inspirer les MRC lors de la rédaction de leurs orientations et de leurs objectifs à l'intérieur de leur SAD, nous avons consulté de nombreux SAD sur le territoire québécois afin d'y identifier des libellés². Dans la même optique, nous avons identifié plusieurs plans, programmes, politiques et initiatives régionales et locales. Enfin, nous nous sommes intéressés au cadre réglementaire régional (document complémentaire) et local (règlements d'urbanisme). Les contenus des tableaux se basent donc sur des expériences vécues au sein des MRC, dont plusieurs innovent en la matière.

Il est important de noter que cet outil est évolutif, si bien que certains contenus, jugés absents, pourront être ajoutés avec le temps. Contactez-nous pour nous faire part de vos observations et propositions.

Maude St-Hilaire
Coordonnatrice
TIR-SHV de la Montérégie
450 888-7408
msthilaire@tir-monteregie.com
Juillet 2020



2 - Recension non exhaustive.

LISTE DES ACRONYMES



MOBILITÉ



PARCS, ESPACES VERTS ET ÉQUIPEMENTS SPORTIFS ET DE LOISIRS + ÎLOTS DE CHALEUR



ALIMENTATION

APAVVA	» À pied, à vélo, ville active	ODZA	» Outil de développement de la zone agricole
ASC	» Agriculture soutenue par la communauté	PAE	» Plan d'aménagement d'ensemble
CAR	» Conférence administrative régionale	PDZA	» Plan de développement de la zone agricole
CMM	» Communauté métropolitaine de Montréal	PIIA	» Plan d'implantation et d'intégration architecturale
COS	» Coefficient d'occupation du sol	PPU	» Programme particulier d'urbanisme
CPTAQ	» Commission de protection du territoire agricole du Québec	PU	» Périmètre d'urbanisation
DSPu	» Direction de santé publique	SAD	» Schéma d'aménagement et de développement
FUSA	» Fiducie d'utilité sociale agricole	SAR	» Service d'autobus rapide
GES	» Gaz à effet de serre	SHV	» Saines habitudes de vie
ha	» Hectare	TC	» Transport collectif
ICU	» Îlot de chaleur urbain	TIR-SHV	» Table intersectorielle régionale en saines habitudes de vie
m	» Mètre	TOD	» Transit-oriented development
MAPAQ	» Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec	ZEU	» Zone d'expansion urbaine
MRC	» Municipalité régionale de comté		
MTQ	» Ministère des Transports du Québec		



SOUS-THÈME

PORTRAIT

PORTRAIT OPTIMAL DANS UN SAD

- Dresser le bilan des accidents impliquant des cyclistes et des piétons sur l'ensemble du réseau routier du territoire de la MRC depuis les 5 dernières années;
- Cartographier le réseau de camionnage sur l'ensemble du réseau routier du territoire de la MRC;
- Identifier les voies de contournement existantes et souhaitées pour le camionnage;
- Identifier les débits véhiculaires et les pourcentages (%) de camionnage sur les routes régionales, collectrices ou locales et leurs évolutions dans le temps en fonction des données disponibles;
- Identifier les déficiences géométriques (largeurs insuffisantes des voies, zones de dépassement limité, courbes accentuées, intersections problématiques) impactant les cyclistes et les piétons sur l'ensemble du réseau routier du territoire de la MRC;
- Localiser les projets domiciliaires projetés dont les accès sont envisagés sur le réseau routier supérieur ou le réseau local (liaison entre les municipalités ou liaison à l'intérieur d'une même municipalité) et ayant potentiellement un impact sur ce dernier.

POUR APPROFONDIR LE SOUS-THÈME DANS UN SAD OU UN PLAN D'URBANISME

- Dresser le bilan de la qualité du design urbain favorisant le sentiment de sécurité lors des déplacements à vélo ou à pieds (concept de rue complète, éclairage nocturne, présence de bancs, abribus, signalétique piétonne et la localisation des espaces où il y a une présence humaine 24h/24, par le biais de commerces ou de vitrines par exemple);
- Localiser les principaux aménagements insécurisants pour les cyclistes et les piétons (friches urbaines, pont et tunnel, coin d'ombre, etc.);
- Dresser le bilan de la prise en compte des critères d'accessibilité universelle pour les aménagements extérieurs;
- Dresser le bilan de l'intermodalité et identifier les points de rupture et les obstacles;
- Identifier les municipalités qui ont participé aux programmes disponibles en ce qui a trait à la mobilité, par exemple le programme *À pieds, à vélo, ville active* (APAVVA);
- Identifier des triangles de visibilité adaptés en fonction de la géométrie de la route et de la vitesse des véhicules;
- Dresser le bilan de la mobilité hivernale.

QUELQUES INDICATEURS

- Nombre, fréquence, niveaux de gravité des accidents/an impliquant un cycliste ou un piéton;
- Évolution des débits véhiculaires et de camionnage;
- Fréquence d'intervention municipale pour des obstructions dans les triangles de visibilité;
- Nombre d'infractions liées à l'emprunt illégal des corridors routiers interdits au camionnage;
- Nombre de correctifs apportés à la géométrie des routes (MTQ/Municipalité);
- Bilan du sentiment de sécurité des usagers (par le biais de sondage par exemple) à la suite d'intervention;
- Nombre et types d'aménagement visant à apaiser la circulation;
- Relevés de vitesse avant/après réaménagement routier;
- Nombre de réaménagement d'entrées charretières qui ont atteint les normes du MTQ (route régionale) ou du règlement de zonage (route locale);
- Présence ou absence de signalisation d'indications (destinations, services à proximité, etc.);
- Nombre et qualité du mobilier/éclairage installé le long des parcours actifs;
- Nombre d'arbres plantés le long des routes et évolution des espaces d'ombre sur le parcours.

01

SÉCURITÉ DES
DÉPLACEMENTS
ACTIFS SUR LE
RÉSEAU ROUTIER
ET DANS LES
ESPACES
PUBLICS



01

SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ACTIFS SUR LE RÉSEAU ROUTIER ET DANS LES ESPACES PUBLICS (SUITE)

PORTRAIT OPTIMAL AU PLAN D'URBANISME

- Localiser les aménagements visant l'apaisement de la circulation;
- Localiser les entrées charretières à risques (dans le but d'intervenir pour leur réaménagement) : les entrées charretières non conformes (normes MTQ et zonage);
- Localiser les aires de manœuvre sur rue (chargement/déchargement) dans le but d'intervenir pour leur réaménagement;
- Localiser les passages les plus achalandés par les piétons et les parcours des personnes ayant des limitations de mobilité.

CONSULTEZ LES INDICATEURS À LA PAGE 6.

PORTRAIT OPTIMAL DANS UN SAD

- Localiser les voies cyclables régionales et les différents services offerts sur leur parcours (halte, banc, accès à l'eau potable, etc.);
- Localiser les voies cyclables locales qui sont ou non reliées aux voies cyclables régionales;
- Localiser les grands générateurs de déplacement à l'échelle régionale (parc régional, institutions, sites touristiques, etc.);
- Identifier les noyaux villageois ou les centres-villes traversés par les pistes cyclables régionales ou locales;
- Connaître les intentions de la MRC au sujet de l'acquisition potentielle de chemins de fer désaffectés ou de toute autre emprise permettant l'aménagement de voies cyclables régionales;
- Localiser les projets de développement du réseau cyclable local.

POUR APPROFONDIR LE SOUS-THÈME DANS UN SAD OU UN PLAN D'URBANISME

- Localiser les voies cyclables locales, le type de voies et la signalétique cycliste sur l'ensemble du territoire et les croisements avec les voies cyclables régionales;
- Localiser les grands générateurs de déplacement à l'échelle locale (parc, école, pôles d'emplois, bibliothèque, épicerie, etc.);
- Dresser le bilan de la qualité des chaussées, du tracé et des infrastructures cyclables régionales et locales (pont et passerelle par exemple) afin de bien cibler les investissements nécessaires à court, moyen et long terme;
- Localiser les points de conflits avec les voies cyclables (entrée charretière, croisement routier, stationnement en épi, etc.);
- Localiser les stationnements pour vélo (stationnements sécurisés, dans les lieux/édifices publics, etc.).

QUELQUES INDICATEURS

- Investissement réalisé pour l'entretien des voies cyclables;
- Investissement réalisé pour mettre aux normes les infrastructures piétonnières;
- Nombre de mètres ou kilomètres de voies cyclables et piétonnières;
- Nombre de cyclistes et de piétons empruntant les infrastructures;
- Pourcentage de la chaussée occupée par des parcours piétonniers et cyclables;
- Nombre de places de stationnement de vélo;
- Distance de marche réelle (calcul au sol) entre les habitations et les points d'accès de TC par le biais notamment de parcours piétonniers et cyclables directs;
- Nombre de cases de stationnement sur rue qui ont été retirées et réaménagées pour les offrir aux cyclistes et aux piétons;
- Indice du niveau de connectivité carré (un indice inférieur à 24 est considéré de niveau faible, entre 24 et 51,8 de niveau moyen, 51,9 et plus de niveau excellent).

02

INFRASTRUCTURES CYCLABLES



SOUS-THÈME

PORTRAIT

03

INFRASTRUCTURES
PIÉTONNIÈRES

PORTRAIT OPTIMAL DANS UN SAD

- Localiser les sentiers de randonnée et de marche d'importance régionale;
- Établir le niveau de connectivité (nombre d'intersections de transport actif au kilomètre).

POUR APPROFONDIR LE SOUS-THÈME DANS UN SAD OU UN PLAN D'URBANISME

- Localiser les trottoirs sur le réseau routier local et la signalétique piétonne (localisation des traverses piétonnes, corridors scolaires, etc.);
- Localiser les passages piétonniers (pouvant également être utilisés comme raccourcis pour les cyclistes) utilisés comme raccourcis à l'intérieur des quartiers domiciliaires;
- Dresser le bilan de la largeur des trottoirs, de la qualité du revêtement, de la signalétique ainsi que de la prise en compte des personnes à mobilité réduite;
- Localiser les projets locaux d'infrastructures piétonnières.

**CONSULTEZ
LES INDICATEURS
À LA PAGE 7.**

04

TRANSPORT
COLLECTIF
(TC)

PORTRAIT OPTIMAL DANS UN SAD

- Décrire de façon détaillée l'offre et l'organisation du réseau de TC de la MRC (bus, train, autopartage ou véhicules en libre-service, stationnement incitatif, etc.) et ses liens avec les réseaux de transport actif;
- Dresser le bilan de l'accessibilité universelle des différents types de réseau de TC;
- Cartographier le réseau de TC projeté sur le territoire en conformité avec l'ensemble des outils de planification des instances responsables du TC et ses liens avec les réseaux de transport actif et les services de mobilité partagés (vélo, véhicule en libre-service, etc.).

QUELQUES INDICATEURS

- Type, fréquence (circuit et localisation des arrêts);
- Offre tarifaire (étudiants, aînés...) ou gratuité;
- Offre multimodale (carte abonnement tous modes, bus, train, tram, métro);
- Nombre de kilomètres de TC;
- Temps de parcours (auto versus TC) vers les principales destinations;
- Nombre d'inscription sur les plates-formes de covoiturage ou d'utilisateurs d'auto en libre-service;
- Nombre de stationnements de covoiturage et d'autopartage.

MOBILITÉ



COMMENT Y ARRIVER

MOYENS

ORIENTATIONS / OBJECTIFS / SOUS-OBJECTIFS

MRC D'ARGENTEUIL

- Contribuer à l'amélioration de l'ensemble des conditions d'accessibilité à notre territoire, de la qualité des infrastructures et des services aux usagers des divers modes de transport (terrestre, fluvial, ferroviaire et aéroportuaire);
 - o Favoriser la sécurité routière de l'ensemble des usagers des infrastructures et des équipements de transport par l'augmentation des niveaux de service et par la correction des infrastructures non appropriées;
 - o Favoriser le développement des réseaux multiples récréatifs et de loisirs sur l'ensemble de notre territoire;
 - Promouvoir le lien cyclable inter MRC le long de la rivière des Outaouais (Route Verte);
 - Favoriser une meilleure intégration des réseaux multiples de transport aux produits touristiques du territoire.

AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL

- Une agglomération qui appuie son développement sur ses acquis;
 - o Définir et compléter les réseaux urbains;
 - Définir les réseaux routiers structurants;
 - Identifier les axes et points d'accès au transport en commun structurant;
 - Identifier les interventions requises sur les réseaux routiers et axes de transport en commun structurants;
 - Définir et développer le réseau de déplacement actif structurant;
 - o Mettre en valeur les attraits récréatifs, écologiques et culturels de l'agglomération dans une perspective récréotouristique;
 - Promouvoir le potentiel récréotouristique du réseau de déplacement actif;
- Une agglomération dont la croissance s'articule prioritairement autour de ses axes et points d'accès au transport en commun structurant;
 - o Assurer une desserte optimale des milieux de vie et des principaux points d'accès au transport en déplacement actif;
 - Promouvoir un design de rues et une urbanité favorisant la mobilité active;
 - Définir des principes et paramètres de design et d'aménagement pour les nouveaux milieux de vie et pôles économiques;
- Une agglomération qui consolide son territoire;
 - o Définir et compléter les réseaux urbains;
 - o Tenir compte des besoins des citoyens et des organismes lors de la planification des projets de développement.

01

SE
POSITIONNER



MRC DE DRUMMOND

- Favoriser la mobilité durable;
 - o Développer des infrastructures en transport viable, assurer la pérennité des infrastructures existantes et augmenter l'offre en déplacement alternatif à l'automobile;
 - o Assurer la sécurité des personnes et des biens par rapport aux infrastructures de transport ainsi que le partage et la fonctionnalité du réseau routier;
 - o Promouvoir les saines habitudes de vie reliées au transport actif.

MRC DE ROUSSILLON

- Compléter et optimiser la gestion du réseau de transport terrestre sur l'ensemble du territoire de la MRC afin de desservir adéquatement et de façon sécuritaire l'ensemble des usagers;
 - o Assurer une desserte efficace des aires TOD et des corridors structurants par le transport en commun, ainsi qu'une desserte adéquate du reste du territoire par une complémentarité de modes de transport en priorisant, lorsque possible, les transports collectifs et actifs;
 - o Assurer la fluidité du transport routier de marchandises sur le réseau routier en misant notamment sur l'augmentation de la part modale des transports collectifs et actifs au sein de la MRC;
 - o S'assurer que l'intersection entre l'autoroute 930 et la rue Principale à Delson soit sécuritaire et conviviale pour les piétons et cyclistes;
 - o Assurer un contrôle adéquat des occupations du sol en bordure des réseaux routiers supérieurs et collecteurs afin d'assurer leur fonctionnalité et leur fluidité;
 - o Mettre en place un réseau cyclable régional répondant à des utilisations récréatives et utilitaires et encourager le développement de réseaux cyclables utilitaires locaux à l'échelle des municipalités, en lien avec le réseau régional.

MRC DE ROUVILLE

- Un milieu de vie desservi par des réseaux de transport terrestre sécuritaires, diversifiés, intégrés et structurants;

OBJECTIFS

- o Protéger la santé publique et le bien-être général dans les corridors routiers;
- o Préserver la fluidité de la circulation et la fonctionnalité du réseau routier supérieur;
- o Augmenter et maximiser l'offre de transport collectif sur le territoire;
- o Optimiser les infrastructures et les équipements collectifs existants ou futurs en matière de transport en commun;
- o Assurer la connectivité du développement urbain avec les réseaux de transport actifs;
- o Favoriser les déplacements actifs à l'intérieur et entre les périmètres d'urbanisation;
- o Prioriser l'implantation de pistes cyclables régionales sur les emprises ferroviaires désaffectées;

OBJECTIFS SPÉCIFIQUES

- o Améliorer la sécurité aux intersections routières et le long de certaines sections de l'autoroute 10;
- o Restreindre les nouveaux accès privés le long du réseau routier supérieur et limiter l'aménagement de nouvelles intersections le long des routes 112, 133, 227, 229 et 235;
- o Atténuer les effets de la pollution sonore générée sur le réseau routier supérieur en limitant notamment l'implantation de certains usages;
- o Favoriser l'aménagement de voies d'accélération et de décélération aux intersections des routes 112, 133, 227, 229 et 235;



MRC DE ROUVILLE (SUITE)

- o Améliorer la visibilité à l'échangeur de la sortie 37 de l'autoroute 10;
- o Améliorer la sécurité et le confort des usagers lors du transport actif, particulièrement aux abords des traversées d'agglomération et à proximité des écoles, des corridors scolaires et des zones commerciales et institutionnelles;
- o Favoriser la mise en place de mesures pour assurer l'accès de tous les citoyens aux lieux publics et équipements de transport collectif;
- o Relier, par le biais du réseau de transport actif, les noyaux urbains, les écoles et les pôles d'emploi locaux aux secteurs résidentiels;
- o Améliorer la perméabilité du territoire et favoriser un aménagement de rues qui permettront une utilisation équilibrée par tous les modes de déplacement;
- o Boucler et raccorder les réseaux de transport actif de manière à favoriser tant leur utilisation à des fins de déplacement utilitaire que récréatif;
- o Contribuer à hausser à 30 %, à l'échelle métropolitaine, la part modale des déplacements effectués par transport en commun à la période de pointe du matin d'ici 2021;
- Gestion durable de l'urbanisation;
 - o Favoriser l'implantation des aires d'habitation, de services, de parcs et des autres éléments structurants du territoire à courte distance l'un de l'autre.

MRC DE COATICOOK

- Favoriser les déplacements actifs dans la MRC;
- Intégrer le transport collectif dans la planification des développements résidentiels et les agrandissements aux périmètres d'urbanisation;
- Planifier l'organisation du transport collectif.

STRATÉGIE

- Considérer les circuits de transport collectif lors de projets de développement, l'établissement ou l'agrandissement des périmètres d'urbanisation (PU) et l'identification des zones d'expansion urbaine (ZEU);
- Encourager les municipalités à confier, au service d'aménagement de la MRC et au comité technique du transport, la tâche de promouvoir les interventions urbanistiques possibles afin d'améliorer le déplacement actif dans les cœurs urbains et villageois (cf. : 4.6.1), notamment par la réduction de la largeur des rues locales et l'élargissement des trottoirs;
- Mettre en œuvre les actions applicables du plan de développement du transport collectif de la MRC;
 - o Offrir un service de transport qui saura répondre et s'adapter aux besoins futurs de la clientèle dans un contexte de vieillissement de la population;
 - o Augmenter l'attractivité du milieu et la vitalité des villages en offrant un moyen alternatif de mobilité à une clientèle plus jeune, ou encore, à une clientèle qui ne souhaite pas ou ne peut pas utiliser de voiture;
 - o Offrir une option accessible et attrayante de transport de groupe à des fins récréatives ou touristiques;
- Planifier le transport collectif et adapté sur tout le territoire de la MRC dans une perspective d'accessibilité des services essentiels aux saines habitudes de vie (santé, alimentation, loisirs, etc.);
- Soutenir les municipalités locales dans la planification territoriale des espaces collectifs, et encourager une localisation optimale d'un point de vue de l'accessibilité à tous, et par tous les modes de déplacement.



01

SE
POSITIONNER
(SUITE)**VILLE DE QUÉBEC**
(À L'INTÉRIEUR DE RUES CONVIVIALES)**ÉNONCÉ DE VISION**

- Placer le bien-être du citoyen au centre du processus décisionnel relié à l'aménagement urbain;
- Soutenir la qualité de vie urbaine par une approche intégrée de rues.

PRINCIPE D'AMÉNAGEMENT**RUE CONVIVIALE ACTIVE**

- Misons sur la marchabilité et l'échelle humaine pour stimuler l'intermodalité et le transport collectif;
- Valorisons l'activité physique pour une ville en santé.

RUE CONVIVIALE VERTE

- Priorisons des interventions écoresponsables par la bonification de la canopée;
- Assurons la qualité de l'air et de l'eau de façon durable.

RUE CONVIVIALE HIVERNALE

- Demeurons actifs à l'année, en toute sécurité;
- Profitons de notre hiver comme moteur d'activités et vivre notre ville à son plein potentiel.

02

ADOPTER
DES PLANS,
DES PROGRAMMES
ET DES POLITIQUES**ÉCHELLE RÉGIONALE**

- Financer les études pour la mise en place ou l'entretien de parcours cyclables via différents programmes et fonds régionaux et gouvernementaux (ex. : aide financière pour la Route verte du ministère des Transports du Québec (MTQ));
- Engager les services d'un ingénieur régional pour accompagner les municipalités dans la réalisation des aménagements favorisant la mobilité active;
- Plan de développement du réseau cyclable régional (MRC de Rouville).

ÉCHELLE MUNICIPALE

- Plan de mobilité durable (ou active);
- Plan de déplacement (en lien avec la démarche APAVVA de Vélo Québec);
- Plan directeur cyclable;
- Programme municipal d'achat de support à vélo;
- Programme d'entretien du mobilier;
- Programme de subvention pour l'affichage et les vitrines commerciales;
- Politique d'entretien hivernal des rues, des pistes cyclables et des trottoirs;
- Politique de stationnement sur rue;
- Politique de l'arbre;
- Politique et plan *Vision zéro*;
- Politique d'accessibilité universelle;
- Programme de soutien à la décontamination des sols;
- Mise sur pied d'un comité de circulation;
- Programme de rue piétonne ou partagée (ex. : Montréal);
- Programme de ruelles vertes;
- Programme d'aide à l'accessibilité des commerces;
- Charte de piéton.



DOCUMENT COMPLÉMENTAIRE

- Établir les conditions favorables à la gestion des corridors routiers (donc les voies de contournement sous juridiction municipale) par des dispositions au document complémentaire (nombre d'accès, ouverture de rue, etc.);
- Fixer des seuils minimums de logement à l'hectare;
- Fixer des seuils de densité plus élevés pour les espaces situés le long des corridors de TC, aux points de rabattement au TC et aux points de service structurant. Ce seuil peut être fixé à 37 logements à l'hectare, si on souhaite une desserte en transport collectif aux 10-15 minutes;

Seuils de densité suggérés pour développer des services de transport collectif

TYPE DE SERVICE DE TRANSPORT EN COMMUN	DENSITÉ MINIMALE SUGGÉRÉE
Service de transport en commun de base (un autobus toutes les 20 à 30 minutes)	22 log/ha ou 50 résidents et emplois combinés
Service de transport en commun fréquent (un autobus toutes les 10 à 15 minutes)	37 log/ha ou 80 résidents et emplois combinés
Service d'autobus très fréquent (un autobus toutes les 5 minutes avec possibilité d'un service d'autobus rapide [SAR])	45 log/ha ou 100 résidents et emplois combinés
Service de transport rapide réservé (métro léger/SAR)	72 log/ha ou 160 résidents et emplois combinés
Métro	90 log/ha ou 200 résidents et emplois combinés

Source : Ministère des Transports de l'Ontario

- Prévoir pour les secteurs en redéveloppement un PPU, un PAE ou un PIIA. Ces règlements devront prévoir des objectifs permettant d'augmenter la densité urbaine;
- Régir le nombre d'entrées privées et d'intersections le long des routes du réseau routier;
- Exiger des municipalités l'élaboration d'un plan directeur de rue ou d'un plan de mobilité durable;
- Exiger la présence de services d'égout et d'aqueduc pour toute demande d'appui d'exclusion du territoire agricole;
- Limiter le prolongement de réseau d'aqueduc et/ou d'égout à l'extérieur du périmètre d'urbanisation (PU);
- Articuler le développement résidentiel prioritairement autour des axes et des points d'accès au TC et des pôles de services (ex. : centre-ville);
- Arrimer les différentes routes de camionnage entre les différentes municipalités de la MRC et les municipalités voisines;
- Exiger, au moment de l'émission d'un permis de construction, que le lot situé à l'intérieur d'un PU soit desservi par les réseaux d'aqueduc et d'égout;
- Exiger la classification fonctionnelle des routes dans le PU et la gestion des triangles de visibilité au règlement de zonage local;
- Assurer par des critères d'aménagement la préservation des espaces verts et boisés lors des projets de lotissement d'ensemble.



RÈGLEMENTS D'URBANISME

RÈGLEMENT SUR LES ENTENTES RELATIVES AUX TRAVAUX MUNICIPAUX (LEQUEL SERA ANALYSÉ PAR L'ENSEMBLE DES SERVICES MUNICIPAUX)

- o Prévoir des tracés de rues de façon non rectiligne;
- o Prévoir de l'éclairage adéquat pour tous les utilisateurs de la route (voiture et piéton);
- o Prévoir la mise en place de trottoir et l'aménagement de passage piétonnier;
- o Prévoir, lorsque possible, les connexions nécessaires avec les réseaux cyclables et piétonniers des quartiers voisins;
- o Augmenter la largeur minimale des trottoirs (1,8 m minimum);
- o Pour l'accessibilité universelle : abaissement de trottoir, plaques podotactiles, etc.;
- o Exiger, à certains endroits ou selon le type de projet de construction, l'enfouissement des services électriques et de télécommunication;
- o Exiger un plan concept d'aménagement paysager (stationnement, paysagement, plantation, conservation des boisés) incluant les terrains privés.

PERMIS ET CERTIFICATS

- o Exiger le dépôt d'une lettre confirmant que le MTQ autorise l'ouverture d'une rue sur le réseau routier sous leur juridiction avant l'émission d'un permis de lotissement;
- o Exiger le dépôt d'une lettre (ou permis de voirie) du MTQ qui autorise une entrée charretière sur le réseau routier sous leur juridiction avant l'émission d'un permis de construction visant une nouvelle rue ou entrée charretière;
- o Exiger un plan projet de lotissement qui dépasse le seul terrain affecté pour comprendre comment s'arrimera ce nouveau projet dans son environnement;
- o Assujettir l'analyse du plan projet de lotissement aux membres du Comité consultatif d'urbanisme.

LOTISSEMENT

- o Fixer des longueurs maximales pour les culs-de-sac;
- o Prévoir des normes pour les passages piétonniers (les passages permettant aux piétons et cyclistes de raccourcir leur déplacement, par exemple pour relier deux culs-de-sac);
- o Diminuer les largeurs minimales de rues;
- o Diminuer les largeurs minimales de rues sous juridiction municipale en fonction de la rue et de la vitesse;

VITESSE AFFICHÉE	LARGEUR VOIE
30 km/h et moins	2,8 - 3,2 m
40 km/h	3,0 - 3,3 m
50 km/h	3,2 - 3,5 m
70 km/h	3,5 - 4 m



03

RÉGLEMENTER
(SUITE)**LOTISSEMENT (SUITE)**

- o Diminuer les normes minimales de superficie de terrains desservis par l'aqueduc et l'égout;
- o Adapter les normes minimales de lotissement en fonction de la réalité du bâti;
- o Exiger le paiement des frais de parcs de 10 % pour tout projet de morcellement et les investir dans l'aménagement des parcs ou encore dans la plantation d'arbres dans les emprises municipales. Dans le développement d'un nouveau quartier résidentiel de grande envergure, exiger que le promoteur cède 10 % de la superficie du terrain afin d'aménager un espace vert;
- o Réduire la largeur des voies de circulation.

ZONAGE

- o Compacité plus élevée (COS);
- o Gérer les triangles de visibilité en fonction de la typologie routière;
- o Diminuer les ratios de stationnement;
- o Autoriser la gestion commune des stationnements;
- o Mixer les fonctions (dans une zone et dans un bâtiment);
- o Diminuer les marges d'implantation;
- o Prévoir des densités plus élevées dans chacun des secteurs de la ville, incluant les zones à dominance résidentielle de faible densité;
- o Permettre plus d'un bâtiment principal par terrain;
- o Prévoir la protection des boisés et des arbres sur les terrains privés et établir un cadre normatif pour favoriser la canopée urbaine;
- o Prévoir des zones TOD.

PLAN D'AMÉNAGEMENT D'ENSEMBLE

- o Concevoir un règlement sur les PAE pour les nouveaux projets domiciliaires.

04

AUTRES
ASPECTS

- Faire respecter les normes concernant le stationnement aux abords des intersections et des traverses piétonnières (5 mètres);
- Engager des brigadiers scolaires ou mettre en place un pédibus;
- Aménager de façon efficiente les débarcadères près des écoles;
- Réduire la largeur de la chaussée, lors de travaux de réfection routiers, afin de récupérer l'espace pour favoriser les aménagements pour les piétons et les cyclistes et/ou prévoir des plantations dans les espaces excédentaires;
- Penser, dans tous projets municipaux, à l'intégration sociale des personnes ayant des incapacités motrices ou cognitives.

PARCS,



ESPACES VERTS ET ÉQUIPEMENTS SPORTIFS ET DE LOISIRS + ÎLOTS DE CHALEUR

SOUS-THÈME

PORTRAIT

01

ESPACES VERTS ET INFRASTRUCTURES SPORTIVES ET DE LOISIRS

PORTRAIT OPTIMAL DANS UN SAD

- Cartographier la trame verte, bleue et blanche, les espaces verts et les infrastructures sportives et de loisirs en fonction de leur typologie et de leur vocation;
- Cartographier les sentiers de randonnée (à pieds, à vélo, en ski de fond, en raquette, etc.), les plans d'eau, les plages et les rampes de mises à l'eau pour les embarcations sans moteur accessibles à tous, etc.;
- Exposer la problématique du manque d'espaces de stationnement public (le long des rues ou non) surtout près des rampes de mise à l'eau;
- Cartographier les grandes ruptures, actuelles et potentielles, limitant l'accès aux espaces verts et aux infrastructures sportives et de loisirs (autoroutes, voies ferrées, cours d'eau, coupures du réseau de transports en commun, piétonniers et cyclables);
- Identifier les besoins en matière d'espaces verts et d'infrastructures sportives et de loisirs et les types de services offerts pour l'ensemble du territoire de la MRC;
- Cartographier les zones propices à l'implantation d'espaces verts et d'infrastructures sportives et de loisirs de nature régionale;
- Identifier les ratios espace vert/population de chacune des municipalités (idéalement, ce dernier devrait être de 2,5 ha/1000 personnes, 2 ha/1000 personnes desservant l'ensemble d'une municipalité et 0,5 ha/1000 personnes pour les parcs de quartiers et de voisinage).

POUR APPROFONDIR LE SOUS-THÈME DANS UN SAD OU UN PLAN D'URBANISME

- Dresser un bilan de la qualité des infrastructures sportives et de loisirs ainsi que des espaces verts (état général, respect des normes de sécurité des équipements, accessibilité universelle, éclairage, propreté, traces de vandalisme, etc.);
- Identifier les besoins locaux en matière d'espaces verts et d'infrastructures de loisirs;
- Cartographier les zones et les espaces vacants, propices à l'implantation d'espaces verts et d'infrastructures sportives et de loisirs, dont les terrains appartenant au gouvernement fédéral ou provincial ou à une municipalité;
- Dresser le bilan des investissements locaux en matière d'espaces verts et d'équipements sportifs et de loisirs;
- Identifier les municipalités qui ont adopté un règlement autorisant dans certains secteurs le jeu libre dans la rue.

QUELQUES INDICATEURS

- Nombre et superficie d'espaces verts créés;
- Fréquentation des espaces verts et des équipements sportifs (achalandage, heure de fréquentation, type d'usagers);
- Nombre de correctifs apportés aux installations jugées non conformes;
- Bilan du sentiment de sécurité des usagers (par le biais de sondage par exemple);
- Augmentation puis investissement réalisés grâce au fonds réservé aux espaces verts;
- Investissements réalisés en matière d'espaces verts et d'infrastructures sportives;
- Ratio espace vert/population.



SOUS-THÈME

PORTRAIT

02

GOVERNANCE

PORTRAIT OPTIMAL DANS UN SAD

- Identifier les gestionnaires (publics ou privés) des espaces verts et des équipements sportifs;
- Décrire brièvement les ententes de services entre municipalités, avec ou sans les entreprises privées, sur le territoire de la MRC en matière de sports et de loisirs (carte accès loisirs);
- Décrire brièvement les intentions municipales en matière de gouvernance des infrastructures et des services.

QUELQUES INDICATEURS

- Nombre de municipalités qui ont une entente de services;
- Nombre de citoyens qui souscrivent ou qui sont couverts par l'entente;
- % de citoyens des municipalités qui bénéficient de l'entente.

PORTRAIT OPTIMAL DANS UN SAD

- Cartographier les îlots de chaleur urbains (ICU) (voir sur le site Internet de la DSPu) et identifier sur le territoire : 1) les usages provoquant ces îlots et 2) les populations vulnérables (les tout-petits, les aînés, les personnes atteintes de maladies chroniques ou celles à faible revenu);
- Cartographier la canopée urbaine;
- Identifier les municipalités qui ont un règlement d'abattage d'arbres dans les périmètres urbains et celles qui intègrent des normes au sein du règlement de zonage en matière de construction ou de stationnement qui visent à réduire les îlots de chaleur urbains.

POUR APPROFONDIR LE SOUS-THÈME DANS UN SAD OU UN PLAN D'URBANISME

- Dresser le portrait des politiques et programmes municipaux visant le verdissement (ex. : politique de l'arbre, plan d'adaptation et de lutte aux changements climatiques);
- Identifier les espaces publics ou autres types de propriétés qui ont le potentiel de faire l'objet d'une opération de végétalisation;
- Identifier les secteurs prioritaires d'intervention en fonction de la cartographie des ICU, des usages et des populations vulnérables;
- Identification des espaces verts ou les refuges thermiques (piscine, centre d'achat ou autre lieu public climatisé) à proximité des zones affectées.

QUELQUES INDICATEURS

- Nombre et variété d'arbres plantés et taux de survie de ceux-ci;
- Diminution de la chaleur urbaine;
- Croissance de l'indice de canopée;
- Nombre de permis de construction qui incluaient des matériaux avec une réflectivité (albédo) élevée et une émissivité élevée.

03

ÎLOTS DE CHALEUR URBAINS

PARCS,



ESPACES VERTS ET ÉQUIPEMENTS SPORTIFS ET DE LOISIRS + ÎLOTS DE CHALEUR

COMMENT Y ARRIVER

MOYENS

ORIENTATIONS / OBJECTIFS / SOUS-OBJECTIFS

MRC D'ARGENTEUIL

- Créer les conditions favorables à l'aménagement du territoire et au développement des axes récréotouristiques situés le long de la rivière des Outaouais (route 344), de la rivière Rouge, de la rivière du Nord et des routes 327 et 329;
 - o Faire de la rivière Rouge un corridor de développement récréotouristique régional axé sur le tourisme d'aventure;
 - o Faire de la route 329 un corridor de développement récréotouristique régional de qualité, axé sur l'agrotourisme et les activités de plein air;
 - o Améliorer l'accessibilité aux plans d'eau à des fins de baignade, de navigation de plaisance et de pêche sportive.

MRC DE DRUMMOND

- Prévoir des équipements, infrastructures et services capables de soutenir les besoins de la collectivité;
 - En appuyant le développement des équipements sportifs, récréatifs et culturels locaux au sein des municipalités;
- Protéger, réhabiliter et mettre en valeur les territoires d'intérêt;
 - o Assurer la protection de la biodiversité des territoires d'intérêt naturel et écologique et la mise en valeur des potentiels récréotouristiques;
 - Limiter l'abattage d'arbres afin de préserver le couvert et les corridors forestiers;
 - Privilégier la protection des milieux humides d'intérêt régional;
 - Favoriser le développement de l'offre récréative extensive, de plein air et d'écotourisme en bordure des corridors riverains et dans la Forêt Drummond.

AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL

- Une agglomération qui appuie son développement sur ses acquis en :
 - o Protégeant et en mettant en valeur les composantes patrimoniales, archéologiques et paysagères;
 - o Considérant les installations en services collectifs comme des composantes importantes des milieux de vie;
 - o Mettant en valeur les attraits récréatifs, écologiques et culturels du territoire dans une perspective récréotouristique.
- Une agglomération dotée d'une vision environnementale intégrée assurant un équilibre entre le développement du territoire et la mise en valeur des écosystèmes en :
 - o Protégeant d'ici 2035 au moins 20 % du territoire à des fins de protection et de mise en valeur des écosystèmes d'intérêt.

01

SE
POSITIONNER



MRC DE ROUSSILLON

- Sauvegarder, protéger et, selon le cas, mettre en valeur l'environnement naturel sur l'ensemble du territoire de la MRC;
 - o Mettre en valeur le milieu naturel par le développement d'activités récréatives compatibles dans les secteurs moins fragiles du territoire et en améliorer les accès;
 - o Favoriser le développement du capital forestier situé en milieu urbain;
 - o Reconnaître la contribution des paysages à la biodiversité.

MRC DE ROUVILLE

- Maintenir la biodiversité et protéger les écosystèmes naturels;
 - o Préserver les caractéristiques biophysiques et écologiques des écosystèmes;
 - o Augmenter le taux de couverture forestière ainsi que les espaces naturels du territoire de la MRC dans son ensemble;
 - o Protéger les milieux humides sur la base de plans municipaux de conservation de ces milieux;
 - o Protéger et mettre en valeur les territoires naturels d'intérêt;
- Un milieu récréotouristique mis en valeur sur la base de l'image distinctive de la MRC;
 - o Préserver les paysages offerts par les Montérégiennes, le milieu rural et les principales rivières;
 - o Mettre en valeur les principales composantes du potentiel récréotouristique que sont les paysages, les milieux naturels et les bâtiments et ensembles d'intérêt;
 - o Poursuivre le développement intégré de réseaux cyclables régionaux et locaux en renforçant les réseaux montérégiens et métropolitains;
- Un espace naturel protégé, restauré et mis en valeur;
 - o Objectif général : Favoriser la réduction des gaz à effet de serre et adopter des politiques d'aménagement en réponse aux conséquences des changements climatiques;
 - o Objectifs spécifiques :
 - Inciter les municipalités à adopter des politiques d'adaptation aux changements climatiques;
 - Favoriser toute action améliorant la qualité de l'air;
 - Réduire les émissions de GES municipaux;
 - Identifier les zones prioritaires pour contrer les îlots de chaleur;
- Gestion durable de l'urbanisation;
 - o Favoriser l'implantation des aires d'habitation, de services, de parcs et des autres éléments structurants du territoire à courte distance l'un de l'autre.

VILLE DE SHAWINIGAN

- Des aménagements urbains favorables à la santé et à la sécurité de la collectivité;
 - o Promouvoir l'activité physique et les saines habitudes de vie;
- Un environnement protégé et mis en valeur;
 - o Accroître les aires naturelles de conservation, les corridors écologiques et la protection des rives afin d'augmenter la biodiversité;
 - o Faciliter l'accessibilité aux rives et aux espaces naturels d'intérêt dans une perspective d'éducation, de récréation et de sensibilisation de la communauté aux richesses du territoire;
 - o Augmenter les projets de verdissement en milieu urbanisé afin d'accroître la biomasse et de réduire les îlots de chaleur.

MRC DE COATICOOK

- Recommander aux municipalités locales de percevoir un montant minimal pour l'aménagement de parcs et d'espaces verts lors d'opération cadastrale.



MOYENS

ORIENTATIONS / OBJECTIFS / SOUS-OBJECTIFS

02

ADOPTER DES PLANS, DES PROGRAMMES ET DES POLITIQUES

ÉCHELLE RÉGIONALE

- Plan de développement durable;
- Plan régional des milieux humides et hydriques;
- Plan de protection ou de conservation de milieux boisés ou naturels;
- Plan de développement du réseau cyclable régional (MRC de Rouville).

ÉCHELLE MUNICIPALE

- Plan de développement durable;
- Plan de conservation des milieux naturels;
- Plan directeur des équipements sportifs et récréatifs;
- Programme de promotion de l'activité physique;
- Politique en saines habitudes de vie;
- Politique familiale et des aînés;
- Politique de développement social;
- Politique-cadre de l'activité physique et des saines habitudes de vie (Shawinigan);
- Politique tarifaire visant l'accès équitable aux équipements sportifs et récréatifs;
- Politique d'appropriation à des fins publiques des rives et autres cours d'eau lors de projets de développement;
- Politique de l'arbre ou de verdissement ou de la canopée (ex. : Drummondville et Montréal);
- Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels.

DOCUMENT COMPLÉMENTAIRE

- Limiter dans les zones écologiques sensibles les activités et les usages non compatibles à leur préservation;
- Exiger des municipalités locales qu'elles appliquent un pourcentage minimal de frais de parcs (7 % MRC de Rouville);
- Établir les modalités de protection des espaces nécessaires au maintien de la biodiversité et à la préservation des espaces écologiquement sensibles;
- Exiger des municipalités locales qu'elles appliquent des normes, à leurs choix, afin de lutter contre les ICU. Par exemple : la plantation d'arbres, la protection des arbres, la végétalisation des stationnements, la végétalisation des pourtours des bâtiments, l'aménagement de murs végétaux, l'utilisation de matériaux réfléchissants, l'architecture bioclimatique : isolation et étanchéité des bâtiments, inerties thermiques, vitrages, protections solaires, utilisation de pavés à hauts albédos, sauvegarde des espaces verts (MRC de Rouville);
- Exiger des municipalités locales qu'elles prévoient des normes relatives à la protection et à la mise en valeur des boisés dans les affectations urbaines et de villégiature afin, entre autres, de favoriser le verdissement des espaces urbains et la réduction des îlots de chaleur, de préserver le patrimoine arboricole de même que de préserver les milieux naturels et la qualité de l'eau.

03

RÉGLÉMENTER

RÈGLEMENTS D'URBANISME

RÈGLEMENT SUR LES ENTENTES RELATIVES AUX TRAVAUX MUNICIPAUX

- o Prévoir la mise en place de trottoir et l'aménagement de passages piétonniers de qualité favorisant l'accès aux espaces verts et aux équipements sportifs;
- o Exiger la plantation dans les banquettes des rues;
- o Prévoir des infrastructures vertes.

RÈGLEMENTS À CARACTÈRES DISCRÉTIONNAIRES

- o Exiger via un PIIA les constructions avec des matériaux réfléchissants et une intégration paysagère;
- o Exiger, lors de la réalisation d'un PAE, l'aménagement et le verdissement des parcs;
- o Prévoir des critères pour les nouveaux projets domiciliaires favorisant l'accès aux rives et aux espaces verts.



MOYENS

ORIENTATIONS / OBJECTIFS / SOUS-OBJECTIFS

LOTISSEMENT

- o Interdiction d'aménager des rues dans une aire de conservation;
- o Exiger une contribution de 10 % pour fins de parcs, terrains de jeux ou espaces naturels, en plus des zones de protection minimale (bande riveraine par exemple) applicables par d'autres dispositions réglementaires.

ZONAGE

- o Prévoir la protection des boisés et des arbres sur les terrains privés et établir un cadre normatif pour favoriser la canopée urbaine;
- o Régir la coupe d'arbres dans les zones sensibles et protéger les arbres lors des travaux;
- o Régir l'abattage d'arbres en vue de l'implantation d'un bâtiment afin de préserver un % minimal de couvert forestier;
- o Interdire l'abattage d'arbres et l'enlèvement du couvert végétal sur les terrains vacants;
- o Prévoir des bandes de protection végétalisée entre les espaces verts, les parcs et les autres usages sensibles;
- o Protection des espaces naturels en bordure des sentiers;
- o Exemption de fournir des cases de stationnement contre paiement.

POUR LES ICU

- o Diminuer le nombre de cases de stationnement;
 - Diminuer les ratios minimaux, voire les retirer pour certains secteurs ou certains usages;
 - Fixer un nombre maximal de cases et variant selon la proximité à une aire TOD ou autre service de TC structurant;
 - Considérer les stationnements publics et sur rue dans le calcul des cases;
 - Autoriser le partage des cases de stationnement en considérant les heures d'affluence des différents usages se partageant les espaces;
 - Remplacer des cases de stationnement pour véhicule par des espaces dédiés pour les vélos (support installé sur la propriété);
 - Diminuer la dimension des cases de stationnement (2,5 m X 5,5 m et 2,5 m X 6,5 m pour les stationnements en parallèle). Au-delà de 3 m X 6,5 m, les surfaces doivent être recouvertes de pavé à caractère écologique (Candiac);
 - Aménager différents formats de cases de stationnement dans un même stationnement (plus petit format près des portes d'entrée des immeubles);
 - Exiger, dans certains secteurs, des cases de stationnement intérieures (souterraines ou étagées);
 - Exiger la végétalisation des stationnements lors de leur réaménagement ou lors de la construction ou l'agrandissement de l'immeuble;
 - Exiger des pavés à hauts albédos ou des revêtements perméables;
- o Verdissage des stationnements/bassins de rétention des eaux végétalisées;
- o Autoriser les protections solaires (brise-soleil par exemple) dans les cours, voire au-dessus des emprises publiques dans les secteurs densément bâtis;
- o Exiger des zones tampons et des plantations d'arbres dans les parcs industriels et le long des voies de circulations à haut débit (boulevard et autoroute).

CONSTRUCTION

- o Exiger des matériaux avec une réflectivité (albédo) et une émissivité élevées;
- o Exiger des toitures blanches sur les toits plats;
- o Autoriser les toitures végétales sur les immeubles;
- o Isolation et étanchéité des bâtiments.

RÈGLEMENT CONCERNANT LA GESTION DES EAUX PLUVIALES

- o Adopter un règlement concernant la gestion des eaux pluviales.

03

RÉGLEMENTER (SUITE)

ALIMENTATION



SOUS-THÈME

PORTRAIT

PORTRAIT OPTIMAL DANS UN SAD

- Dresser le bilan des initiatives régionales visant la mise en valeur des productions agricoles;
- Dresser le bilan des mesures de soutien financier pour les entreprises de production, de transformation et d'aliments sains locaux (y compris les entreprises agrotouristiques) ou pour favoriser la relève agricole;
- Dresser le bilan des réalisations effectuées dans le cadre de l'ODZA ou du PDZA;
- Cartographier les terres agricoles :
 - En friche;
 - Qui font partie du programme *Banque de terre* ou du programme *Fiducie d'utilité sociale agricole (FUSA)*.

POUR APPROFONDIR LE SOUS-THÈME DANS UN SAD OU UN PLAN D'URBANISME

AGRICULTURE :

- Dresser le bilan des circuits courts et cartographier les :
 - Entreprises agrotouristiques;
 - Sites d'autocueillette;
 - Kiosques à la ferme;
 - Sites de production des fermiers soutenus par la collectivité (ASC);
 - Marchés publics (permanents et temporaires);
 - Bâtiments de ferme vacants;
- Dresser le portrait des différentes productions/cultures sur le territoire (maraîchère, bio, etc.);
- Dresser le portrait de la transformation agroalimentaire sur le territoire;
- Dresser le bilan des initiatives locales visant à familiariser la population à l'agriculture (fermes pédagogiques).

AGRICULTURE URBAINE :

- Dresser le bilan et cartographier les :
 - Jardins partagés (communautaires et collectifs) et autres aménagements comestibles (ruelle verte, bac);
 - Agriculture sur toits, culture en serre;
- Cartographier les terrains ou surfaces disponibles pour mettre en place des initiatives d'agricultures urbaines;
- Dresser le bilan des initiatives locales visant à familiariser la population au jardinage (jardins institutionnels et/ou pédagogiques).

QUELQUES INDICATEURS

AGRICULTURE :

- Revenus des entreprises agricoles;
- Taux de location des terres agricoles;
- Nombre d'agriculteurs qui profitent des programmes instaurés par la MRC en matière d'agriculture et d'agrotourisme;
- Superficie des terres agricoles en friches;
- Nombre de jumelage au programme *Banque de terre*;
- Nombre d'entreprises agrotouristiques, de sites d'autocueillette, de kiosques à la ferme;
- Nombre de projets de marchés publics et nombre de producteurs participants;
- Nombre de bâtiments de ferme requalifiés;
- Nombre d'entreprises qui transforment leurs produits sur leur site de production;
- Montants annuels d'aide financière;
- Données relatives au type d'élevage et au type de culture afin d'évaluer la diversification des productions.

AGRICULTURE URBAINE :

- Nombre et superficie des espaces de jardinage communautaires;
- Nombre de fermes urbaines;
- Moyenne de surface « jardin » par habitant;
- Nombre d'initiatives en agriculture urbaine;
- Nombre et superficie de toits verts;
- Nombre de terrains municipaux aménagés en pelouse transformés en site de production horticole;
- Montants annuels d'aide financière dédiés à l'agriculture urbaine.

01

AGRICULTURE
ET AGRICULTURE
URBAINE



PORTRAIT OPTIMAL DANS UN SAD

- Dresser le portrait des populations vulnérables;
- Dresser le portrait de l'offre alimentaire sur l'ensemble du territoire de la MRC;
 - Cartographier les déserts (zones situées à plus d'un kilomètre en zone urbaine et 16 kilomètres en zone rurale d'un marché d'alimentation et où la population connaît un certain niveau de défavorisation) et les marais alimentaires (secteur ou quartier où on retrouve de nombreux commerces offrant des boissons et des aliments mauvais pour la santé);
 - Localiser les services d'eau potable (fontaine d'eau) accessibles dans les parcs et autres espaces publics;
 - Cartographier l'offre commerciale (resto rapide, dépanneur, épicerie, grandes surfaces) située dans les zones à moins de 500 m des écoles et des lieux fréquentés par les enfants et les jeunes (ex. : centres sportifs).

POUR APPROFONDIR LE SOUS-THÈME DANS UN SAD OU UN PLAN D'URBANISME

ACCÈS AUX ALIMENTS SAINS :

- Dresser le bilan des initiatives locales en matière de sécurité alimentaire (cuisines collectives, dépannage alimentaire, cafétéria coopérative, frigo en libre-service, épiceries solidaires ou communautaires à but non lucratif, coopératives d'alimentation de proximité, etc.);
- Identifier les initiatives locales en matière de saine alimentation dans les établissements sportifs et dans le cadre des activités organisées par la municipalité;
- Cartographier les locaux disponibles pour mettre en place des initiatives en alimentation.

GASPILLAGE ALIMENTAIRE :

- Dresser le bilan des initiatives visant à réduire le gaspillage alimentaire;
- Valorisation des invendus des marchés et des surplus agricoles;
- Identifier les groupes d'achats de fruits et légumes frais, de denrées périssables ou non périssables et les groupes de partage des récoltes.

QUELQUES INDICATEURS

- Proportion de la population dont plus de 30 % du budget est consacré à se loger;
- Nombre de supermarchés, épiceries et fruiteries qui s'implantent dans un secteur qualifié de « désert alimentaire »;
- Nombre d'initiatives locales, municipales ou autres, visant la saine alimentation;
- Nombre d'installations municipales qui offre une alimentation plus saine ou un accès à des aliments sains lors d'événements spéciaux organisés par la municipalité;
- Nombre d'installations municipales, incluant les parcs, disposant d'un accès à une fontaine d'eau;
- Proportion de la population ayant un faible accès géographique aux ressources alimentaires (1 km en zone urbaine et 16 km en zone rurale).

ALIMENTATION



COMMENT Y ARRIVER

MOYENS

ORIENTATIONS / OBJECTIFS / SOUS-OBJECTIFS

AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL

- Une agglomération dont l'agriculture est mise en valeur de façon prioritaire, innovante, durable et saine;
 - o Confirmer la pérennité de l'agriculture périurbaine de l'agglomération par une occupation dynamique de la zone agricole;
 - Reconnaître et promouvoir l'agriculture par un positionnement régional clair;
 - Contenir le développement non agricole;
 - Développer le potentiel économique de la zone agricole;
 - o Remettre en culture au moins 425 ha de terres agricoles en friche d'ici 2035, soit une hausse de 10 % de la superficie actuellement cultivée;
 - Mettre en œuvre le plan de développement de la zone agricole;
 - Limiter la spéculation foncière et contrôler la pression urbaine;
 - Mettre en valeur une agriculture multifonctionnelle adaptée au contexte périurbain de l'agglomération;
 - Revaloriser les secteurs agricoles;
 - Assurer une occupation dynamique du territoire agricole et faciliter l'accessibilité aux terres;
 - Compléter le remembrement des terres morcelées;
 - Réaliser le projet d'Éco-territoire²¹ afin de contribuer à une agriculture écoresponsable et à l'assouplissement du règlement sur les exploitations agricoles;
 - Maintenir les acquis et concilier agriculture et protection de l'environnement;
 - o Encourager les pratiques agricoles réduisant les impacts sur les ressources eau et sols et sur la santé des citoyens;
 - Assurer une cohabitation harmonieuse des fonctions agricoles et urbaines;
 - Encourager les créneaux innovants ainsi que la production et la mise en marché de produits locaux de qualité;
 - Favoriser une agriculture écoresponsable de proximité à haute valeur ajoutée;
 - Encourager les kiosques à la ferme et les réseaux de distribution locaux;
 - o Encourager l'agriculture urbaine au sein des milieux de vie;
 - Définir l'agriculture urbaine selon les besoins et attentes de la population;
 - Favoriser la complémentarité entre l'agriculture de la zone urbaine et celle de la zone agricole;
 - o Favoriser la mise en place d'un réseau agrotouristique intégré à l'offre touristique de l'agglomération;
 - Déterminer les circuits à privilégier en fonction des paysages, des producteurs et des activités d'agrotourisme.

01

SE
POSITIONNER



MRC D'ARGENTEUIL

- Viser une protection adéquate et une valorisation du territoire agricole et de ses activités dans un contexte de développement durable des communautés rurales;
- Viser un meilleur rapprochement avec les populations des communautés rurales et urbaines pour notre territoire.

MRC DE DRUMMOND

- Accorder la priorité aux activités agricoles;
- Contrôler l'implantation d'usages non agricoles et minimiser leurs impacts sur le territoire et les activités agricoles;
- Favoriser une cohabitation harmonieuse entre les usages agricoles et non agricoles.

MRC DE ROUVILLE

- Positionner l'agriculture comme une force et un vecteur majeur de développement;
- Renforcer le développement des secteurs touristiques, agrotouristiques et industriels;
 - o Objectif : un milieu agricole pérennisé, diversifié et dynamique;
 - Favoriser le développement durable de l'agriculture en zone agricole et préserver ses principales ressources que sont l'eau et le sol;
 - S'assurer d'une cohabitation harmonieuse des activités agricoles et non agricoles sur l'ensemble du territoire;
 - o Objectifs spécifiques :
 - Assurer la conservation des ressources eau et sol qui sont nécessaires à la pérennité et au développement de l'agriculture;
 - Favoriser le développement d'une agriculture durable par la mise en place et l'utilisation de nouvelles techniques et pratiques agricoles;
 - Mettre en valeur l'agriculture en permettant le développement d'activités complémentaires dans les fermes, dont des activités agrotouristiques;
 - Comblent des parties du territoire déstructurées et occupées par des usages autres qu'agricoles, sans toutefois nuire aux perspectives de développement des activités agricoles et aux possibilités agricoles des lots avoisinants;
 - Assurer la protection des érablières et autres bois de fermes sur l'ensemble du territoire;
 - Contribuer à l'atteinte de l'augmentation des superficies en culture, fixée à 6 % de la superficie globale des terres cultivées dans la CMM;
- Favoriser le développement de l'agrotourisme et du tourisme rural en respectant les caractéristiques rurales du milieu et le développement de l'agriculture.

MRC DE COATICOOK

- Soutenir les municipalités intéressées à réglementer la planification de leur offre commerciale alimentaire.



ÉCHELLE RÉGIONALE

- Engager une ressource régionale en agroalimentaire;
- Soutenir, techniquement et financièrement, la mise en valeur et la promotion de produits agroalimentaires locaux;
- Soutenir, techniquement et financièrement, la mise sur pied de marchés maraîchers et de producteurs;
- Mettre en place un projet d'agriculture communautaire (MRC d'Argenteuil);
- Mettre en place une caravane des cultures (MRC Jardins de Napierville);
- Réaliser un plan d'aménagement agricole intégré (Agglomération de Longueuil);
- Adopter une politique alimentaire territoriale (MRC de Maskinongé);
- Établir un cadre de référence en saine alimentation (MRC de Drummond);
- Réaliser un plan d'agriculture urbaine (MRC Rimouski-Neigette);
- Réaliser un plan de développement agrotouristique (MRC de Rouville).

ÉCHELLE MUNICIPALE

- Mettre en place des cuisines conformes aux normes du MAPAQ dans un lieu public et l'offrir en location;
- Réaliser un plan d'agriculture urbaine (Trois-Rivières);
- Développer un programme d'agriculture urbaine (Gatineau);
- Adopter une politique « Ville nourricière » (Saint-Bruno-de-Montarville, Val-David).

AUTRES, À L'ÉCHELLE MUNICIPALE

- Réaliser des aménagements paysagers comestibles;
- Incitatifs financiers et fiscaux, commandite de l'achat d'équipement (réfrigérateur, congélateur, etc.);
- Offrir des aliments sains à coûts abordables dans les installations municipales (aréna, bibliothèque, centre communautaire, etc.) et les événements municipaux;
- Inclure dans la programmation municipale des activités portant sur l'alimentation (cours, ateliers, soutien aux activités communautaires en alimentation, événements, activités d'animation, etc.).



DOCUMENT COMPLÉMENTAIRE

- Exiger que les municipalités locales intègrent des normes au règlement de zonage qui encouragent l'implantation des kiosques agricoles et les autres activités (agrotourisme par exemple) sur leur territoire;
- Exiger que les municipalités locales intègrent des normes pour encourager l'agriculture urbaine (potager, jardins communautaires et collectifs, toiture verte et nourricière, etc.);
- Souhaiter des municipalités qu'elles mettent en place des actions comme : incubateurs, fiducies agricoles, promotion des terres disponibles, etc.;
- Encadrer l'agrandissement des usages commerciaux et industriels qui bénéficient de droits acquis ou d'autorisations de la CPTAQ et la reconversion des bâtiments agricoles désaffectés;
- Restreindre certaines catégories d'établissements de production animale en bordure du PU dans le but d'assurer une bonne cohabitation;
- Autoriser l'industrie agroalimentaire dans l'ensemble des affectations agricoles.

RÈGLEMENTS D'URBANISME

LOTISSEMENT :

- Exiger le paiement des frais de parcs de 10 % pour tout projet de morcellement et les investir dans l'aménagement d'espace dédié aux potagers;

ZONAGE :

- Autoriser dans toutes les zones l'usage « jardins communautaires » ou « agriculture urbaine »;
- Identifier des balises pour la mise en place de potagers en façade des résidences, sur les terrains institutionnels, commerciaux et industriels;
- Identifier des balises pour la mise en place de serre sur les toitures des commerces, industries, institutions, etc.;
- Autoriser l'étalage commercial extérieur de fruits et légumes (pourrait entraîner également un besoin d'adopter un règlement sur l'occupation du domaine public);
- Autoriser les kiosques à fruits et légumes dans les stationnements publics ou ceux des centres commerciaux, les épiceries, les terrains vacants, etc.;
- Interdire dans les zones à proximité des écoles et des installations sportives les commerces de restauration rapide.

CE QUI FAVORISERA



CHACUN DES TROIS GRANDS THÈMES

SOUS-THÈME	PORTRAIT	
01 DENSITÉ URBAINE ET MIXITÉ DES FONCTIONS	PORTRAIT OPTIMAL DANS UN SAD <ul style="list-style-type: none">• Cartographier l'utilisation du sol détaillé (avec indicateur de densité) des périmètres urbains des municipalités;• Cartographier et établir le potentiel de consolidation et de requalification de certains secteurs ou terrains sur l'ensemble du territoire de la MRC;• Cartographier les friches, les terrains vacants et les terrains contaminés;• Identifier des aires d'affectation qui distinguent les commerces de petites surfaces vs grandes surfaces (voir <i>Autres</i> dans section <i>Alimentation</i>). POUR APPROFONDIR LE SOUS-THÈME DANS UN SAD OU UN PLAN D'URBANISME <ul style="list-style-type: none">• Identifier les zones où l'on retrouve de la mixité verticale et la favoriser dans d'autres zones propices;• Identifier les secteurs où une plus grande compacité du cadre bâti est souhaitable (ex. : marges de recul et latérales moins grandes, construction de bâtiments accessoires ou bigénérationnels autorisés, etc.).	QUELQUES INDICATEURS <ul style="list-style-type: none">• Nombre de logements/ha (densité);• Espace dédié à chacune des fonctions urbaines dans un lieu donné (rue, zone, etc.);• Diversité des activités (offre alimentaire, offre loisirs, services publics, etc.);• Nombre d'immeubles convertis;• Nombre de terrains requalifiés (ex. : friches industrielles en zone résidentielle/commerciale);• Bilan du sentiment de sécurité des usagers (par le biais de sondage par exemple);• Bilan d'accessibilité universelle du réseau.

02 AMBIANCE ET MOBILIER URBAIN	PORTRAIT OPTIMAL DANS UN SAD <ul style="list-style-type: none">• Cartographier les parcours d'intérêt (patrimonial, le long d'un cours d'eau, etc.);• Cartographier et décrire les caractéristiques paysagères;• Cartographier les vues à préserver;• Dresser le bilan de la canopée urbaine. POUR APPROFONDIR LE SOUS-THÈME DANS UN SAD OU UN PLAN D'URBANISME <ul style="list-style-type: none">• Dresser le bilan de la qualité de l'ambiance visuelle : esthétique des aménagements paysagers, patrimoniaux, présence artistique, éclairage public sans pollution lumineuse, animations des vitrines commerciales, nuisances).	QUELQUES INDICATEURS <ul style="list-style-type: none">• Taux de fréquentation des parcours patrimoniaux;• Nombre de points d'intérêt reliés par un parcours et continuité des déplacements;• Nombre de restauration d'immeuble ou montant d'investissement consenti;• Niveau d'entretien et de dégradation des équipements et mobiliers;• Niveau sonore des espaces en fonction des usages;• Taux de fréquentation des espaces publics (places, espaces verts).
--	---	--



ÉDITION 2020

CE DOCUMENT A ÉTÉ ÉLABORÉ
EN COLLABORATION AVEC
LA DIRECTION DE SANTÉ
PUBLIQUE DE LA MONTÉRÉGIE.