

Orientations gouvernementales en aménagement du territoire

Avis présenté par
Piétons Québec, Trajectoire Québec
et Vélo Québec





Sommaire des recommandations

- Recommandation 1 :** S'assurer que les OGAT permettent de réaliser la vision de la Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire pour l'ensemble du Québec
- Recommandation 2 :** Intégrer la Politique de mobilité durable du Québec (PMD) ainsi que l'approche Réduire - Transférer - Améliorer aux OGAT afin d'arrimer les objectifs de mobilité et d'aménagement du Québec
- Recommandation 3 :** Favoriser un aménagement du territoire qui assure une perméabilité filtrée en faveur des modes durables
- Recommandation 4 :** Développer des indicateurs stratégiques permettant d'évaluer adéquatement la desserte territoriale des modes durables
- Recommandation 5 :** Lier les plans de mobilité durable intégrée des MRC aux schémas d'aménagement du territoire
- Recommandation 6 :** Assurer que l'essor des aménagements de transport collectif et actif se fasse à même le réseau routier existant pour en redistribuer l'espace au profit des modes durables
- Recommandation 7 :** Prévoir des cibles relatives à l'intégration des transports collectifs et actifs afin d'en renforcer l'intermodalité et soutenir les chaînes de déplacements durables
- Recommandation 8 :** Renforcer la sécurité des milieux de vie en intégrant la Vision zéro et l'aménagement de rues assurant la sécurité réelle et perçue de tout le monde
- Recommandation 9 :** Référer explicitement aux finalités de la planification territoriale récemment ajoutées au chapitre 0.1.1 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) dans les OGAT et prévoir au moins un indicateur par finalité

Introduction

Nous sommes heureux de constater que le travail effectué par les différents intervenants a abouti à des orientations en matière d'aménagement du territoire (OGAT) résolument axées vers l'avenir! Celles-ci traduisent bien la vision partagée dans la Politique nationale d'architecture et d'aménagement du territoire et nous paraissent bien arrimées avec la nouvelle mouture de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU).

Ces OGAT reflètent non seulement la volonté d'agir pour lutter contre les changements climatiques, mais aussi d'offrir aux Québécois de meilleurs milieux de vie, complets, de qualité, conviviaux et inclusifs. Un aménagement du territoire visant à protéger et mettre en valeur nos ressources, tout en protégeant les écosystèmes, et à concentrer le développement via la densification de nos milieux urbanisés constitue la voie à suivre pour un monde plus résilient et harmonieux. Ainsi, nous appuyons la vision mise de l'avant dans le document de consultation des OGAT. Il est clair pour nos organismes que la densification et la consolidation des milieux de vie à l'intérieur des périmètres d'urbanisations existants sont intimement liées à l'essor des modes de déplacements actifs et collectifs, au bénéfice de l'ensemble de la population du Québec. En misant sur la compacité, la proximité des services et la réduction des distances à parcourir, la mise en œuvre des OGAT devra permettre à la population québécoise de réduire sa dépendance à l'auto-solo, tout en contribuant à revitaliser nos centres-villes et cœurs villageois.

À cet égard, il est réjouissant de voir que le document de consultation des OGAT met de l'avant l'importance d'une planification intégrée permettant d'arrimer l'aménagement du territoire et les transports. Toutefois, afin d'assurer la concordance entre les différents outils de planification du gouvernement, il nous semble souhaitable qu'une référence directe à la *Politique de mobilité durable 2030* adoptée en 2018 par le gouvernement du Québec (PMD) soit intégrée aux OGAT. Les nouvelles orientations devraient reprendre l'approche Réduire - Transférer - Améliorer, au cœur de la PMD, et comprendre des indicateurs stratégiques liés à la mobilité arrimés avec les cibles identifiées dans la PMD.

Alors que nous adhérons à la vision générale présentée dans le document de consultation, il nous semble que des éléments importants pourraient être précisés ou ajoutés afin de s'assurer que les OGAT permettent de miser sur l'intermodalité, de réallouer nos capacités de transport et de répartir nos espaces publics au bénéfice de la mobilité active et collective, afin de favoriser un transfert modal vers ces modes plus durables. Les 10 recommandations présentées dans ce mémoire visent donc à se rapprocher de l'atteinte des finalités introduites au chapitre 0.1.1 de la LAU, plus particulièrement, la 7e finalité: « *la mobilité durable, dans une perspective de sécurité, d'accessibilité et de multimodalité* ».

Recommandation 1 : S’assurer que les OGAT permettent de réaliser la vision de la Politique nationale de l’architecture et de l’aménagement du territoire pour l’ensemble du Québec

Les OGAT découlent de l’adoption de la Politique nationale de l’architecture et de l’aménagement du territoire (PNAAT) par le gouvernement du Québec en 2022. Les OGAT présentées dans le document de consultation détaillent très bien la vision qui avait été adoptée dans la PNAAT. Toutefois, deux mécanismes introduits dans le document de consultation mettent en péril sa réalisation à l’échelle du Québec: d’abord, certains éléments essentiels à la réalisation de la vision, notamment des conditions essentielles à l’adoption de la mobilité durable, sont présentés comme des éléments facultatifs à considérer par les MRC; ensuite, la classification des MRC en 5 groupes et l’exclusion des groupes D et E de plusieurs obligations nuira à l’objectif de consolider les milieux de vie et de favoriser la mobilité durable sur une grande partie du territoire du Québec.

Il est donc recommandé de retirer les éléments optionnels traduits sous la forme de « La MRC est également invitée à » et de les intégrer sous forme d’obligation « La MRC doit ».

De façon plus précise et liée aux expertises de nos organisations, nous souhaitons que soient intégrés ces points sous forme obligatoire, c’est-à-dire « La MRC doit : »

Orientation	Objectif	Attente	Élément à déplacer sous « La MRC doit: »
1	1.2	1.2.3	• Déterminer les sources de contraintes anthropiques connues et localisées sur le territoire d’une MRC adjacente et qui peuvent avoir un impact sur son territoire.
4	4.1	4.1.1	• Favoriser l’implantation de modèles innovants d’habitation solidaire et durable (ex. cohabitat, coopératives, écovillages, unité d’habitation accessoire, initiatives de transition).
4	4.3	4.3.1	• Prendre en compte les bassins de mobilité qui dépassent les limites de son territoire pour dresser le portrait et établir le diagnostic.
5	5.1	5.1.1	<ul style="list-style-type: none"> • Favoriser la convivialité et la sécurité des traversées d’agglomération et des entrées de ville; • Améliorer l’accessibilité universelle, les conditions et le sentiment de sécurité des groupes vulnérables (personnes handicapées, personnes à mobilité réduite, enfants, aînés, etc.); • Aménager les quartiers de façon à offrir des parcours plus attrayants, efficaces, conviviaux, sécuritaires et sans obstacle (ex. : corridors scolaires, etc.);

Orientation	Objectif	Attente	Élément à déplacer sous « La MRC doit: »
			<ul style="list-style-type: none"> • Soumettre les projets d'aménagement qu'elle juge structurants (ex. : planification de l'aménagement d'une rue ou d'une place publique, élaboration d'un plan de mobilité durable ou d'un SAD) à une évaluation d'impact sur la santé afin de mieux appréhender leurs effets sur la qualité du milieu de vie, notamment en matière de saines habitudes de vie, d'inclusion sociale, de sécurité routière, d'îlots de chaleur urbains, de qualité de l'air et de bruit; • Prendre en compte les conditions hivernales dans le design des espaces publics afin de permettre leur fréquentation toute l'année.
5	5.1	5.1.3	<ul style="list-style-type: none"> • Encadrer l'abattage d'arbres dans les PU; • Établir des cibles de réduction des îlots de chaleur urbains et d'imperméabilisation des sols, par exemple : un seuil de surface perméable pour les stationnements ou une cible à atteindre pour les toits verts.
6	6.1	6.1.3	<ul style="list-style-type: none"> • Prévoir des moyens pour l'aménagement de parcours sans obstacle, notamment pour les personnes vulnérables (personnes handicapées, personnes à mobilité réduite, enfants, aînés, etc.) et favoriser l'accessibilité universelle pour les petits bâtiments commerciaux.

Dans un même ordre d'idée, il est recommandé de fusionner les catégories D et E et de créer une nouvelle catégorie E pour les MRC connaissant une croissance démographique marginale (essentiellement pour les régions éloignées). Plusieurs éléments essentiels sont définis comme « recommandés » et sont donc non obligatoire pour le groupe de MRC E, soit les MRC dont le pôle compte moins de 20 000 habitants. Cela soustrait 43 MRC de l'application obligatoire d'atteindre les objectifs définis. Pourtant, plusieurs de ces MRC comptent des municipalités qui ont un cœur villageois ou même un petit centre-ville très dynamique et mériteraient que ces éléments soient considérés dans la planification de leur territoire.

En effet, selon nos organisations, la très grande majorité des points catégorisés comme « recommandés » peuvent s'appliquer aux MRC actuellement catégorisées dans le groupe E qui ne possèdent que des pôles de moins de 20 000 habitants.

Pour en nommer que quelques-unes avec leur pôle principal:

- ✓ MRC d'Abitibi-Ouest: La Sarre
- ✓ MRC d'Antoine-Labelle: Mont-Laurier
- ✓ MRC des Sources : Val-des-Sources
- ✓ MRC de Montmagny: Montmagny

- ✓ MRC de Charlevoix : Baie-Saint-Paul
- ✓ MRC du Fjord-du-Saguenay : Saint-Honoré
- ✓ MRC de L'Érable : Plessisville
- ✓ MRC Nicolet-Yamaska : Nicolet

Ces MRC méritent toutes de s'attarder aux éléments qui sont pourtant présentés comme « recommandés ». Il s'agit d'un changement majeur aux OGAT qui doit s'opérer pour **prioriser de manière absolue et systématique la consolidation et la densification afin de protéger le territoire (naturel et agricole) et réduire les distances parcourues.**

À titre d'exemples, voici quelques éléments qui nous semblent pertinents à considérer pour toutes les MRC, y compris celles du groupe E, au minimum pour leurs pôles principaux:

Orientation	Objectif	Attente	Élément à considérer au minimum pour les pôles principaux des MRC de groupe D et E
4	4.2	4.2.2	<ul style="list-style-type: none"> • S'assurer que les seuils minimaux de densité déterminés soient plus élevés dans les secteurs : <ul style="list-style-type: none"> - centraux; - à consolider; - desservis par les réseaux d'aqueduc et/ou d'égout; - à distance de marche des infrastructures de transport collectif existantes ou projetées; - à distance de marche des grands générateurs de déplacements, lorsqu'ils sont compatibles avec les usages résidentiels.
4	4.3	4.3.1	<ul style="list-style-type: none"> • Orienter la croissance et l'implantation des activités structurantes à distance de marche des accès aux transports collectifs présents sur le territoire, notamment dans les pôles d'échanges de transport des personnes;
5	5.1	5.1.1	<ul style="list-style-type: none"> • Prévoir des moyens pour mettre en œuvre les objectifs guidant la planification locale dans les PU, particulièrement à l'intérieur des secteurs centraux.
6	6.1	6.1.2	<ul style="list-style-type: none"> • Prévoir des moyens afin : <ul style="list-style-type: none"> - D'encadrer la localisation des activités industrielles de manière à réduire les distances à parcourir et à soutenir les déplacements actifs et le transport collectif; - De privilégier des trames de rue favorisant la connectivité et la perméabilité, de même que la mise en place d'infrastructures et d'aménagements soutenant les transports actifs et collectifs.

Orientation	Objectif	Attente	Élément à considérer au minimum pour les pôles principaux des MRC de groupe D et E
6	6.1	6.1.4	<ul style="list-style-type: none"> • Prévoir des moyens afin : <ul style="list-style-type: none"> - D'encadrer la localisation des activités de manière à réduire les distances à parcourir et à soutenir les déplacements actifs et le transport collectif; - De privilégier des trames de rue favorisant la connectivité et la perméabilité, de même que la mise en place d'infrastructures et d'aménagements soutenant les transports actifs et collectifs.

Concrètement, lorsque des énoncés de politiques, de lois et règlements suggèrent des points comme optionnels, les instances décisionnelles (politiques, directeurs et autres officiers municipaux) se concentrent tout d'abord sur les points « obligatoires » à mettre en œuvre. Pour différentes raisons, les points facultatifs sont alors laissés pour compte, alors qu'il est essentiel que ces éléments soient considérés par l'ensemble des MRC. Les moyens de mise en œuvre peuvent ensuite être adaptés selon la réalité de chaque milieu, tel que précisé dans la section « *Les principes de rédaction* » du document de consultation: « *Les OGAT accordent la latitude requise aux MRC quant au choix des moyens à prendre pour assurer l'atteinte des objectifs adoptés par le gouvernement.* » (p.12)

Recommandation 2 : Intégrer la Politique de mobilité durable du Québec (PMD) ainsi que l'approche Réduire - Transférer - Améliorer aux OGAT afin d'arrimer les objectifs de mobilité et d'aménagement du Québec

Pour planifier l'aménagement du territoire de façon à favoriser la mobilité durable, tel que souhaité par le Gouvernement du Québec, il est essentiel d'arrimer la planification des transports à celle de l'aménagement, et ce à toutes les échelles. Ainsi, les OGAT devraient non seulement être cohérentes avec la PMD et favoriser l'atteinte de ses cibles, mais elles devraient aussi s'appuyer sur la même approche, soit « Réduire-Transférer-Améliorer » (RTA). En effet, l'approche RTA, reconnue internationalement, est une approche hiérarchisée qui priorise la réduction des déplacements et des distances à parcourir. On comprend ainsi le rôle crucial que joue l'aménagement du territoire dans nos habitudes de déplacement.

Concrètement, la PMD fait référence aux OGAT en proposant des outils destinés aux municipalités et MRC afin de favoriser des choix de mobilité plus judicieux. « Cette nouvelle planification intégrée du territoire et des transports serait une condition au financement des initiatives de transport du milieu par le gouvernement. Ces outils tiendront compte des orientations gouvernementales en aménagement du territoire¹ ». Par souci de cohérence et d'ambition, les OGAT doivent impérativement nommer clairement le lien avec la Politique de mobilité durable, intégrer des références à ses cibles et contribuer à leur atteinte. Les OGAT doivent inciter les partenaires municipaux à un aménagement du territoire qui favorise la réduction des déplacements et des distances à parcourir ainsi que le transfert modal de la voiture vers les modes actifs et collectifs. Pour favoriser ce transfert modal, il est nécessaire de s'attaquer au partage de l'espace public et de réallouer en partie l'espace actuellement dédié à l'automobile au profit des modes actifs et collectifs. Cette réallocation permet d'implanter des infrastructures, comme des trottoirs, pistes cyclables et voies réservées aux autobus, qui rendent ces modes plus sécuritaires, attrayants et conviviaux.

¹ https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/DocumentsPMD/politique-mobilite-durable.pdf
p.26

Recommandation 3 : Favoriser un aménagement du territoire qui assure une perméabilité filtrée en faveur des modes durables

À travers le document de consultation en vue des prochaines OGAT, il est à maintes reprises mentionné l'importance de réduire les distances à parcourir afin d'inciter à la mobilité durable. Cette recherche d'une plus grande compacité pour atteindre des milieux de vie complets se retrouve plus précisément articulée à l'attente 5.1.1 portant sur l'accès sécuritaire aux services, espaces publics et à la nature. Notamment, cette attente demande aux MRC de « privilégier des trames de rue favorisant la connectivité et la perméabilité, de même que la mise en place d'infrastructures et d'aménagements sécuritaires et conviviaux soutenant les transports actifs et collectifs ».

Si la poursuite d'une plus grande perméabilité est certainement importante pour briser le désenclavement de quartiers et assurer l'accès aux services et autres pôles structurants, il n'en demeure pas moins qu'il est essentiel d'en privilégier l'accès pour les modes durables. Conséquemment, la connectivité des trames de rues doit être marquée d'une perméabilité qui est filtrée au profit des transports actifs et collectifs. La perméabilité filtrée se définit comme une liberté de déplacement d'une personne qui est plus grande si celle-ci se déplace en modes durables comparativement à l'automobile (Melia, 2008). Autrement dit, il est important que la perméabilité des milieux de vie assure une plus grande efficacité des modes actifs et collectifs vis-à-vis de l'auto. Cette condition est essentielle à un transfert modal vers des modes sobres en carbone et donc l'atténuation des émissions de GES provenant du secteur des transports. La perméabilité filtrée se pose également comme une façon de réduire la proportion de déplacements effectués en automobile et ainsi s'attaquer aux enjeux de congestion et de sécurité routière.

Très concrètement, la perméabilité filtrée s'articule de plusieurs façons. Selon Savaria, Apparicio et Carrier (2021), elle peut notamment prendre la forme de :

- ✓ voies dédiées aux modes durables (passerelles, tunnels, pistes cyclables en site propre, rues piétonnes, etc.);
- ✓ obstacles physiques (terre-pleins perméables au transport actif, blocs de béton, déviateurs de circulation);
- ✓ rues à sens unique;
- ✓ signalisation (limitations uniquement à la circulation locale, interdictions de virage à gauche, interdictions de circulation pour d'autres véhicules que ceux du transport collectifs et actifs);
- ✓ mesures d'apaisement de la circulation (limites de vitesse, saillies de trottoir, intersections surélevées, etc.).

De surcroît, cette pluralité des solutions de perméabilisation filtrée en assure alors la souplesse, pour une mise en œuvre compatible avec différents types de milieux de vie et échelles (rue, quartier, municipalité, etc.). Qui plus est, il est possible de poser un diagnostic en matière de perméabilité filtrée et de définir des cibles depuis une analyse des milieux de vie se basant sur la configuration des réseaux de mobilité durable, la densité, ainsi que la connectivité². Le concept se pose donc comme un outil alliant mobilité et aménagement du territoire pour conditionner l'adoption de comportement de mobilité durable, à l'instar des objectifs poursuivis dans les prochaines OGAT.

Ainsi, il est recommandé de modifier l'exigence suivante de l'attente 4.3.1 : « Prévoir l'intégration d'infrastructures de transport actif dans les secteurs visés par des projets d'extension urbaine ou de redéveloppement » pour y intégrer la notion de perméabilité filtrée. Cette exigence pourrait alors se lire comme suit: « Prévoir l'intégration d'infrastructures de transport actif **et une trame de rue intégrant les principes de la perméabilité filtrée** dans les secteurs visés par des projets d'extension urbaine ou de redéveloppement ». De la même manière, il est recommandé d'ajouter la notion de perméabilité filtrée à l'exigence de l'attente 5.1.1 citée ci-haut: « privilégier des trames de rue favorisant la connectivité et la perméabilité **filtrée**, de même que la mise en place d'infrastructures et d'aménagements sécuritaires et conviviaux soutenant les transports actifs et collectifs ».

² Afin d'explorer le potentiel de l'analyse de la perméabilité filtrée, il est possible de voir les travaux de Maxime Savaria qui en présente une évaluation appliquée au vélo : Savaria, Maxime (2021). *Analyse du niveau de perméabilité filtrée dans plusieurs villes à travers le monde : Le principe bien-aimé mais inconnu des villes cyclables*. Mémoire. Québec, Université du Québec, Institut national de la recherche scientifique, Maîtrise en études urbaines, 197 p.

Recommandation 4 : Développer des indicateurs stratégiques permettant d'évaluer adéquatement la desserte territoriale des modes durables

S'appuyer sur des indicateurs fiables et pertinents est crucial pour planifier nos actions et pour mesurer leurs impacts et l'atteinte des objectifs. En effet, plusieurs attentes et éléments présents dans les OGAT permettront d'améliorer l'accessibilité en modes actifs et collectifs; soulignons par exemple le fait d'« orienter la croissance et l'implantation des activités structurantes à distance de marche des accès aux transports collectifs présents sur le territoire, notamment dans les pôles d'échanges de transport des personnes » (attente 4.3.1). Ainsi, les OGAT doivent proposer des indicateurs fiables et mesurables permettant de véritablement évaluer la desserte territoriale des modes de transport durables.

L'actuel indicateur stratégique proposé à l'orientation 4 : « *La part des activités structurantes accessibles par d'autres moyens que la voiture* » ne semble s'intéresser qu'à la destination mais néglige le point de départ, la qualité du trajet, ainsi que la population qui y a accès. De plus, cet indicateur nous paraît difficilement mesurable puisque le critère d'accessibilité sera difficile à définir (accessible par qui? à partir d'où? avec quel niveau d'efficacité et de confort? par quel(s) mode(s)? etc.). En effet, se baser sur la part des activités structurantes accessibles par d'autres moyens que la voiture comme indicateur permet, certes, de s'assurer que bon nombre de destinations importantes soient à proximité d'infrastructures et de services pour les modes actifs et collectifs. Toutefois, pour que les usagers puissent s'y rendre en transport en commun, à pied ou à vélo, il faut s'assurer de leur offrir ces options de mobilité dès leur point de départ et que celles-ci se rendent efficacement aux destinations. Ainsi, il faudrait aussi s'intéresser à la part de la population ayant véritablement accès, à partir de leur domicile, aux modes de transport durables vers ces destinations.

Nous recommandons donc de reformuler cet indicateur stratégique pour le remplacer par celui-ci : « *La part de la population qui a accès à au moins un pôle d'activités structurantes par d'autres moyens que la voiture* ». Alors les MRC pourront s'appuyer sur des outils de planification connus pour calculer la population ayant accès à pied, à vélo et en transport collectif à ces activités structurantes. Comme méthodologie ou outil, notons par exemple l'[indice d'accessibilité piétonne](#) développé par Local Logic pour le compte de la Communauté métropolitaine de Montréal, les cartes de dessertes comme Commute Time Map qui prennent en compte le réseau viaire et les services de transports collectifs répertoriés, mais qui doivent être couplés à des diagnostics permettant de qualifier la sécurité et le confort des infrastructures pour les modes actifs (audits de marchabilité,

[diagnostic pour les infrastructures cyclables](#)). Concernant l'analyse du transport collectif, l'[indice d'accessibilité aux transports en commun](#) (Public Transport Accessibility Level), utilisé dans la planification stratégique au Royaume-Uni serait pertinent à utiliser pour planifier le déploiement du transport en commun, et pourrait potentiellement être utilisé comme indicateur.

Par ailleurs, il pourrait être pertinent de fixer un indicateur stratégique permettant aux MRC d'identifier des cibles de reports modaux. En effet, un tel indicateur permettrait de mesurer de façon tangible si les efforts visant à réduire les distances à parcourir et à mieux desservir la population en modes actifs et collectifs portent leurs fruits. Un tel indicateur pourrait mesurer le transfert du mode auto-solo vers les modes actifs et collectifs, par exemple. Un indicateur supplémentaire pourrait aussi s'intéresser au taux de motorisation dont la donnée est très facilement accessible annuellement grâce aux données de la Société de l'assurance automobile du Québec et qui est un déterminant important des habitudes de déplacement de la population. De plus, il serait pertinent d'ajouter un indicateur mesurant « *la part de la population qui a accès à au moins quatre services de mobilité durable* ». L'ajout de cet indicateur permettrait de faire un lien avec une cible importante de la Politique de mobilité durable, largement influencée par l'aménagement du territoire et que les OGAT peuvent contribuer à atteindre, qui vise à ce que 70% de la population ait accès à au moins quatre services de mobilité durable.

Finalement, l'indicateur stratégique proposé à l'orientation 4 : « *La part des nouveaux logements localisés à l'intérieur des PU* » nous semble très pertinent. Il pourrait être opportun d'ajouter un volet à cet indicateur permettant de mesurer également la part des nouveaux logements localisés à l'intérieur des PU et qui ont accès à au moins 4 services de mobilité durable. Ceci permettrait d'inciter les MRC à ce que les nouveaux logements soient desservis par les modes actifs et collectifs dès leur création.

Recommandation 5 : Lier les plans de mobilité durable intégrée des MRC aux schémas d'aménagement du territoire

Le plan d'action 2018-2023 de la *Politique de mobilité durable 2030* du Québec prévoyait le développement de plans de mobilité durable intégrée par les municipalités et MRC. Il y est indiqué que « *Ces plans seront complémentaires aux outils de planification existants en aménagement du territoire que sont les plans métropolitains d'aménagement et de développement, les schémas d'aménagement et de développement, et les plans d'urbanisme. Ils couvriront tant le transport des personnes que celui des marchandises en considérant l'ensemble des solutions et des modes* ». Or, le développement de ces plans a été mis sur la glace en raison de l'amorce du chantier de la Politique nationale d'architecture et d'aménagement du territoire.

Nos organismes sont dès lors assez préoccupés de constater qu'aucune des mentions ou références à ces plans ne soit intégrée au document de consultation des OGAT. Afin de relever les défis auxquels le Québec fait face, il nous apparaît essentiel d'arrimer la planification du territoire à celle des transports. C'est d'ailleurs une réflexion qui a fait son chemin au Québec puisque des villes comme Montréal ou Saint-Jérôme ont débuté le chantier de leur plan d'urbanisme **et de mobilité** et que la Communauté métropolitaine de Montréal révisera son PMAD en y incluant plusieurs mesures et indicateurs afin de planifier la mobilité. Ainsi, l'obligation d'assurer une planification intégrée des transports en annexant un plan de mobilité durable intégrée aux outils de planification de chaque entité (MRC, communauté métropolitaine, municipalité) devrait être introduite comme une exigence à l'attente 4.3.1. De plus, ces plans devraient systématiquement considérer les bassins de mobilité et ne pas s'arrêter aux frontières administratives.

Recommandation 6 : Assurer que l'essor des aménagements de transport collectif et actif se fasse à même le réseau routier existant pour en redistribuer l'espace au profit des modes durables

Le document de consultation mentionne à diverses occasions l'importance de réduire la forte dépendance à l'automobile et de développer les modes actifs et collectifs (plus spécifiquement, attente 4.3.1). Si cette prémisse est certainement la bonne, il demeure que les attentes envers les MRC à ce propos ne sont pas suffisantes pour provoquer un changement d'habitudes en matière de mobilité au sein de la population. En effet, à travers les attentes relatives à la mobilité dans le document de consultation, il est plutôt demandé d'inciter à l'emprunt des modes durables en misant sur l'amélioration de la compacité des milieux de vie ainsi que sur le déploiement d'installations dédiées aux transports actifs et collectifs. Certes, ces éléments facilitent l'usage de modes plus sobres en carbone. Néanmoins, il demeure illusoire d'aspirer une réduction de l'usage de l'auto-solo et un transfert modal durable si l'on ne s'attaque pas à la place qui est allouée à la voiture sur le réseau routier québécois.

Il est donc nécessaire que les futures OGAT engagent clairement les MRC et communautés métropolitaines à mener un repartage de la place disproportionnée qui est actuellement consacrée à l'automobile sur le réseau routier au profit des modes actifs et collectifs. Autrement dit, l'essor des réseaux piétonnier, cyclable et de transport collectif accessibles, structurants et intégrés doit se faire sur l'emprise existante de la voiture afin de favoriser la mobilité durable des personnes. Rappelons que développer les différents réseaux de mobilité durable est garant de la capacité des personnes à faire les choix qui correspondent le mieux à leurs besoins et niveau de confort tout en atténuant les émissions de GES issues du secteur des transports. Une telle redistribution à même le réseau routier doit être portée par l'application du concept de rue complète dans les périmètres urbains³. Une telle approche permettra de développer en continu des réseaux de mobilité durables plus sécuritaires, connectés et conviviaux pour répondre aux besoins de déplacements d'un plus grand nombre.

En parallèle, il importe aussi de réduire l'espace qui est consacré au stationnement automobile, tant sur rue que hors rue. Présentement, le document de consultation ne fait mention du stationnement pour les automobiles qu'à l'attente 5.1.3. Dans cette attente, les MRC sont uniquement invitées à se pencher sur ce type d'aménagement pour fixer des

³ Pour explorer davantage le concept, voir:

<https://velosympathique.velo.qc.ca/ressources/politique-rues-completes/>

cibles de réduction des îlots de chaleur et des surfaces imperméables. Alors que de tels objectifs ne devraient pas seulement relever d'une invitation mais bien d'une exigence, il est tout aussi important de prévoir des cibles de diminution du stationnement afin d'endiguer la dépendance à la voiture, tel que poursuivi par l'attente 4.3.1. Ajoutons aussi que la réallocation des aires dédiées aux stationnements hors rue dans les collectivités suppose un important potentiel pour la construction de logements et l'aménagement de milieux de vie plus denses (*Conseil régional de l'environnement de Montréal, 2023*). Revoir à la baisse la place consacrée au stationnement pour voitures se trouve alors aussi au diapason avec l'objectif 4.1.

Recommandation 7 : Prévoir des cibles relatives à l'intégration des transports collectifs et actifs afin d'en renforcer l'intermodalité et soutenir les chaînes de déplacements durables

La réduction de la dépendance à l'automobile implique invariablement que les modes durables y soient davantage concurrentiels en matière d'efficacité et d'aisance d'usage. De ce fait, si le développement de réseaux de transports actifs et collectifs peut être retrouvé dans le document de consultation, la poursuite d'une meilleure intermodalité entre ces dernières demeure très peu présentes. Des attentes doivent donc être prévues à même les futures OGAT pour développer l'intégration de la marche et du vélo au transport collectif, et vice-versa, pour réellement favoriser les modes durables dans l'ensemble des déplacements des personnes.

D'abord, cela nécessite que les réseaux cyclables et piétonniers soient adéquatement reliés aux pôles intermodaux tels que les gares, stations et arrêts de transport collectif. Qui plus est, cette accessibilité doit être systématiquement attendue des MRC et communautés métropolitaines et répondre aux besoins en matière de confort, d'efficacité et de sécurité des piétons et des cyclistes. L'évaluation et la prévision de cette desserte doivent donc se retrouver à l'attente 4.3.1 au point visant à déterminer les nouveaux services et infrastructures de transport afin d'améliorer la mobilité. Précisons qu'il est aussi important de garantir des accès sécuritaires sur les sites mêmes des infrastructures de transports collectifs, comme dans les stationnements incitatifs, par exemple. Ces accès doivent également demeurer conviviaux en toute saison de par leur conception et leur entretien.

Ensuite, l'intégration entre les modes durables doit aussi être ciblée en prévoyant les équipements adéquats aux pôles d'échanges intermodaux. Il convient notamment de prévoir des cibles renforçant l'intermodalité, comme un seuil minimal de places de stationnement pour vélos sécurisés correspondant à 1 % à 5 % du nombre d'embarquements aux gares et stations⁴, ainsi que des mesures permettant le transport de vélo dans les bus et trains (supports ou encore autorisation de monter à bord avec un vélo), l'installation de goulottes pour vélos dans les escaliers d'accès, ou encore l'installation de bornes de réparation mécanique à même les stations, etc.

⁴ Ce seuil correspond aux recommandations de Vélo Québec en matière de ratio de stationnement pour vélos afin d'assurer une disponibilité minimale. Il importe néanmoins de fixer des cibles répondant à l'évaluation de la demande et de mener une évaluation soutenue de l'occupation des supports déjà disponibles.

Recommandation 8 : Renforcer la sécurité des milieux de vie en intégrant la Vision zéro et l'aménagement de rues assurant la sécurité réelle et perçue de tout le monde

En matière de sécurité routière, le document de consultation des nouvelles OGAT s'articule presque exclusivement par l'attente 4.3.2. Il y est attendu que les MRC identifient les secteurs accidentogènes ou présentant un risque pour la sécurité des personnes et des biens afin de prévoir des mesures pour y réduire les risques. La formulation de ce point se trouve en décalage par rapport à une approche de Vision zéro qui s'éloigne de l'approche traditionnelle par points noirs et vise plutôt une approche systémique. Pourtant, à cet égard, rappelons que le Plan de mise en œuvre de la Politique nationale d'architecture et d'aménagement du territoire affirme poursuivre l'objectif de cette approche visant à éliminer tous les décès et personnes blessées gravement sur le réseau routier en intervenant sur l'ensemble des composantes du système routier (*Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation et ministère de la Culture et des Communications, 2023*). Les prochaines OGAT doivent donc refléter cette approche de sécurité routière en demandant aux MRC d'adopter la Vision zéro. Cela doit s'articuler par l'identification des caractéristiques des endroits où ont eu lieu des collisions, et non seulement des secteurs dits accidentogènes, pour ensuite amener les MRC à procéder à une généralisation des bonnes pratiques sur l'ensemble du réseau routier.

Réitérons également que l'amélioration de la sécurité sur les routes passe par des aménagements pour les transports collectifs et actifs qui permettent de prioriser la sécurité des personnes qui s'y déplacent plutôt que la fluidité des véhicules. Cette considération vient renforcer l'importance des recommandations formulées plus haut, soit l'adoption du principe de rues complètes dans les périmètres urbains ainsi que le déploiement de réseaux routiers connectés avec un niveau de perméabilité filtrée avantageant les modes durables vis-à-vis de l'auto. De plus, cette perméabilité doit être intégrée au quatrième point de l'attente 4.3.2 qui dicte d' « [é]viter la multiplication des accès et des intersections sur le réseau routier supérieur, en favorisant les accès communs et les rues municipales connectées au réseau routier supérieur ». Si une meilleure sécurité peut assurément découler de la réduction du nombre d'intersections ou encore d'entrées charretières où circulent des camions et voitures, l'énoncé doit engager à tout de même développer les accès pour les modes actifs vers le réseau supérieur dans les périmètres urbains. Rappelons que dans une grande proportion de collectivités, les commerces et services se trouvent généralement à même ce réseau supérieur. Ainsi, il est primordial de préserver

l'accessibilité à pied et à vélo de ces destinations pour les personnes vivant à proximité, tout en réduisant les accès pour les véhicules.

Renforcer la sécurité réelle doit aussi s'accompagner d'une préoccupation pour la sécurité perçue, l'accessibilité universelle et la conception adaptée aux conditions hivernales. En ce sens, il est difficilement justifiable que les diverses mesures relatives à ces déterminants cruciaux de la mobilité des personnes ne soient proposées que sous forme d'invitation à considération pour les MRC à l'attente 5.1.1. Alors que les OGAT se posent comme une opportunité de renforcer l'équité en aménagement et mobilité, ces considérations devraient être parties intégrantes du processus de tout projet d'aménagement ou réaménagement de l'espace public. Pour ce faire, les prochaines OGAT se doivent d'attendre des MRC et communautés métropolitaines de soumettre les projets de cet ordre à une analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle (ADS+)⁵.

De surcroît, pour développer une mobilité plus attrayante et conviviale, il importe d'intégrer le verdissement des infrastructures de transport actif. Ainsi, les prochaines OGAT doivent intégrer cette exigence à l'attente 5.1.1, ainsi qu'à l'attente 5.1.3 en bonifiant le point relatif au maintien des espaces végétalisés et de la canopée urbaine en intégrant le verdissement des aménagements de transport actif.

⁵ Pour en apprendre plus sur l'ADS+, voir: <https://femmesetmobilite.org/solutions/>

Recommandation 9 : Référer explicitement aux finalités de la planification territoriale récemment ajoutées au chapitre 0.1.1 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) dans les OGAT et prévoir au moins un indicateur par finalité

La révision de la LAU a introduit l'ajout des finalités de la planification territoriale au chapitre 0.1.1.

Extrait de la LAU:

2.2.1. La planification territoriale des communautés métropolitaines, des municipalités régionales de comté et des municipalités poursuit, sans s'y restreindre, les finalités suivantes:

1° l'utilisation optimale du territoire, notamment en vue de limiter l'étalement urbain, de manière à assurer que les générations futures pourront y vivre et y prospérer;

2° la création de milieux de vie complets, de qualité, conviviaux et propices à l'adoption de saines habitudes de vie;

3° le développement et le maintien d'une offre en habitation répondant à la diversité des besoins;

4° la prévention et la réduction des risques et des nuisances susceptibles d'affecter la santé et la sécurité des personnes et la sécurité des biens;

5° la lutte contre les changements climatiques, incluant l'adaptation à ceux-ci;

6° le développement de communautés prospères, dynamiques et attractives;

7° la mobilité durable, dans une perspective de sécurité, d'accessibilité et de multimodalité;

8° la protection, la mise en valeur et la pérennité du territoire et des activités agricoles;

9° la conservation et la mise en valeur des milieux naturels et de la biodiversité ainsi que l'accessibilité à la nature;

10° la préservation et la mise en valeur du patrimoine culturel et des paysages;

11° la gestion optimale des infrastructures et des équipements publics;

12° la gestion durable et intégrée des ressources en eau;

13° la préservation et la mise en valeur des ressources naturelles.

Il est recommandé de référer à ces finalités dans les OGAT et de s'assurer qu'au moins un indicateur par finalité soit prévu afin de les rendre opérantes.

Recommandation 10 : Établir des cibles nationales cohérentes avec les impératifs contemporains auxquels le Québec fait face

Alors que les OGAT établissent des indicateurs stratégiques et des orientations à suivre pour la planification du territoire à l'échelle des MRC et communautés métropolitaines, il nous apparaît pertinent d'annoncer au même moment les cibles nationales qui seront fixées. Ces cibles doivent être connues des aménagistes puisqu'elles orienteront forcément les décisions qui seront prises à l'échelle régionale. Ces cibles devront aussi être cohérentes avec les défis contemporains auxquels le Québec fait face et avec les autres politiques publiques en vigueur.

Les cibles suivantes devraient notamment être adoptées:

- ✓ **Cible 1:** Étalement zéro
Indicateurs: le taux d'artificialisation des sols, le respect de la priorisation (phasage) des secteurs à consolider et la densité du développement immobilier / la forme du développement

- ✓ **Cible 2:** Zéro perte nette du territoire agricole
Indicateur : les nouveaux usages non agricoles (en nombre d'hectares)

- ✓ **Cible 3:** 30% de protection du territoire (Cible COP15)

- ✓ **Cible 4:** 70 % de la population québécoise a accès à au moins quatre services de mobilité durable ([Politique de mobilité durable](#))

- ✓ **Cible 5:** Établir une cible québécoise de construction d'unités de logement d'ici 2030 ([620 000 de plus d'ici 2030 selon la SCHL](#))