

Modification du plan d'urbanisme et la réglementation relative à l'arrondissement Pierrefonds-Roxboro

Mémoire présenté par
Lewis Poulin,
résident de Pierrefonds-Roxboro
le mardi, 29 mai, 2007

Aperçu de la présentation

- Mon expérience comme client lors de cette consultation
- Changements climatiques
 - J'aimerais démontrer le besoin d'inclure une gestion de risques dans un plan d'urbanisme, en particulier les risques associés aux changements climatiques
 - Offrir des exemples de comment inclure une gestion des impacts et des risques des changements climatiques dans un plan d'urbanisme dans le chapitre 18
- Commentaires sur transport actif
 - Étendre nos réseaux de transports pour formellement inclure le transport actif dans le plan d'urbanisme
- Revue de quelques précédents de développement, nous aider à apprendre du passé
- NB: Toutes les pages de ce fichier PowerPoint font partie de mon mémoire mais il est probable que toutes les pages n'ont pas été affichées lors de la présentation en soirée du 29 mai.

Mon expérience comme client dans cette consultation

« Le plan d'urbanisme représente un contrat social entre les citoyens, la Municipalité et les partenaires publics et privés, en vue de concrétiser les orientations et les objectifs du plan. »

Mon expérience comme client dans cette consultation

- Si on présente le plan d'urbanisme comme un contrat social, ne devrait-on pas être plus équitable avec l'accès à l'information?
- Un trop grand volume de textes à lire risque d'exclure un portion (25-30%) de notre société qui est analphabète
- L'accès par Internet n'est pas évident pour tous: Plusieurs n'ont pas l'Internet, certains ne sont pas familier avec son usage.
- Plusieurs jeunes familles n'ont pas le temps à investir dans l'élaboration de leurs plans d'urbanisme
- Il est difficile pour les citoyens, dans une très courte période de temps, de lire et comprendre tous les documents préparés par une firme de consultants (dans ce cas Daniel Arbour et Associés (DAA) ?)
- Venant de Roxboro, je n'ai pas un grand degré de confort dans mon plan d'urbanisme:
 - Je ne me souvient pas d'avoir contribué au plan de DDO
 - On nous dit qu'on a pris un plan d'urbanisme **préliminaire** de DDO-Roxboro
 - On l'a ensuite intégré à celui de Pierrefonds
 - Je ne me souvient pas d'avoir été invité à participer aux consultations publiques dans ma communauté en 2003, 2004 et 2005, qui ont eu lieu dans la période avec toutes les activités de fusion et défusion

Mon expérience comme client dans cette consultation

- Certaines cartes dans le cartable d'information à la bibliothèque de Roxboro étaient difficiles à lire
- Est-ce que les cartables d'information ont été gardés à jour comparé aux documents sur l'Internet.
- On devrait informer les lecteurs du cartable que l'information à l'Internet est la plus récente et fiable si c'est le cas
- Que fait-on s'il y a discordance entre l'information des cartables d'information et l'information à l'Internet? Quelle information est la plus juste?

Mon expérience comme client dans cette consultation

- Y a-t-il conflit d'intérêt réel ou perçu de la part de la firme qui a travaillé à préparer les documents (Daniel Arbour et Associés (DAA) ?)
- Si c'est DAA, sur leur site web (http://www.arbour.ca/arbour_fr.html) « DDA Daniel Arbour et Associés assiste les promoteurs et les institutions financières dans l'analyse de la viabilité financière et économique et social de leurs projets d'investissement »
- Existe-t-il des clients (promoteurs résidentiel) avec intérêt à Pierrefonds-Roxboro qui seraient aussi clients de Daniel Arbour et Associés (DAA) qui pourraient profiter des points de vue, changements et recommandations proposées par DAA lors de ce contrat avec Pierrefonds?
- Les documents faisant partie de cette consultation devraient inclure une liste des clients passés et présent de Daniel Arbour et Associés.

Mon expérience comme client dans cette consultation

Recommandations

- Que les consultations se fassent de façon à mieux intégrer tous les citoyens surtout la fraction non négligeable des contribuables qui sont analphabètes
- Le public a besoin plus d'aide à mieux comprendre, valider et vérifier les nombreux documents soumis à révision
- Clarifier si un conflit existe entre les diagrammes et le texte, lequel du diagramme et texte sera considéré comme officiel
- Mieux impliquer la population, ex: présenter sessions d'information dans les centres d'achats, centres religieux, etc. afin de contacter plus de citoyens
- Inclure une déclaration d'absence de conflits d'intérêts de la part de tous les organismes, publics et privés, qui contribuent à la compilation des documents auxquels le public est invité à considérer
- Il serait souhaitable de soumettre les document à une revue par les pairs (peer review) indépendants afin d'aider les citoyens à valider la légalité des trop nombreux détails que le public peut facilement connaître et gérer.

-2-

Démontrer le besoin et la possibilité
d'inclure une gestion de risques dans
un plan d'urbanisme

En particulier la gestion des risques
associés aux changements climatiques

Contexte

- Beaucoup a changé depuis les consultations du plan d'urbanisme de 2003, 2004 et 2005 qui a eu lieu surtout pour les résidents de Pierrefonds-Senneville
- Si on met le plan a jour pour des modifications conséquentes (major modifications), selon les minutes de la réunion du conseil ne devrait-on pas en profiter pour le mettre a jour à partir des plus récentes informations qui pourraient bénéficier à la santé et sécurité du public?
- Qu'on le veuille ou pas, nous sommes la génération qui réalisons que nous devons commencer à gérer les impacts des changements climatiques.
- Les changements climatiques posent un risque à la santé et sécurité de notre société (ainsi que les sociétés futures) et les gouvernements locaux via leurs plans d'urbanismes doivent privilégier un développement qui minimise les dangers environnementaux et financiers associés à ces risques

Climate Change Science

- Science of climate change now well documented via IPCC reports (<http://www.ipcc.ch/>)
- IPCC reports suggest action must be taken in the next few decades to seriously curb greenhouse gas emissions AND adapt to impacts of climate change
- If urban plans present a vision with a horizon of 10 years, then we have a responsibility to include the management of climate change risks and mitigation of CO₂ as part of that urban plan
- What follows are only a few basic Climate Change impacts that should easily be of great interest to those designing urban plans
- Climate Change links included in the presentation

Useful links for Information

- Climate Change IPCC: <http://www.ipcc.ch/>
- Working group I: The Physical Science Basis
- Full report: <http://ipcc-wg1.ucar.edu/wg1/wg1-report.html>
- Summary: http://www.ipcc.ch/WG1_SPM_17Apr07.pdf
- Working group II: Impacts adaptation and vulnerability
- Summary: <http://www.ipcc.ch/SPM13apr07.pdf>
- Working group III: Mitigation of Climate Change
- Presentation: http://www.ipcc.ch/WG3_press_presentation.pdf
- Summary: <http://www.ipcc.ch/SPM040507.pdf>

- Air Volume project links
- Le projet de volumes d'air permet à une communauté de calculer les volumes d'air qui sont utilisés (taintés) par les engins à combustion
- <http://collaboration.cmc.ec.gc.ca/cmc/cmoi/AirVolumes/>
- http://collaboration.cmc.ec.gc.ca/cmc/cmoi/AirVolumes/cmsoBULLETINscmo/AirVolumes_CMOSBULLETINSCMO_latest.pdf
- Présenté à la mairesse de Pierrefonds en Janvier 2006 lors d'un samedi du citoyen

A few Climate Change impacts

From IPCC reports available at:

<http://www.ipcc.ch/>

Generalized annual-mean 2-3°C temperature warming expected
 Winters expected to be milder, TBD impact of occurrence of freezing rain events
 Summer warming of between 3°C and 5°C over most of the continent
 Warmings more intense in northern regions

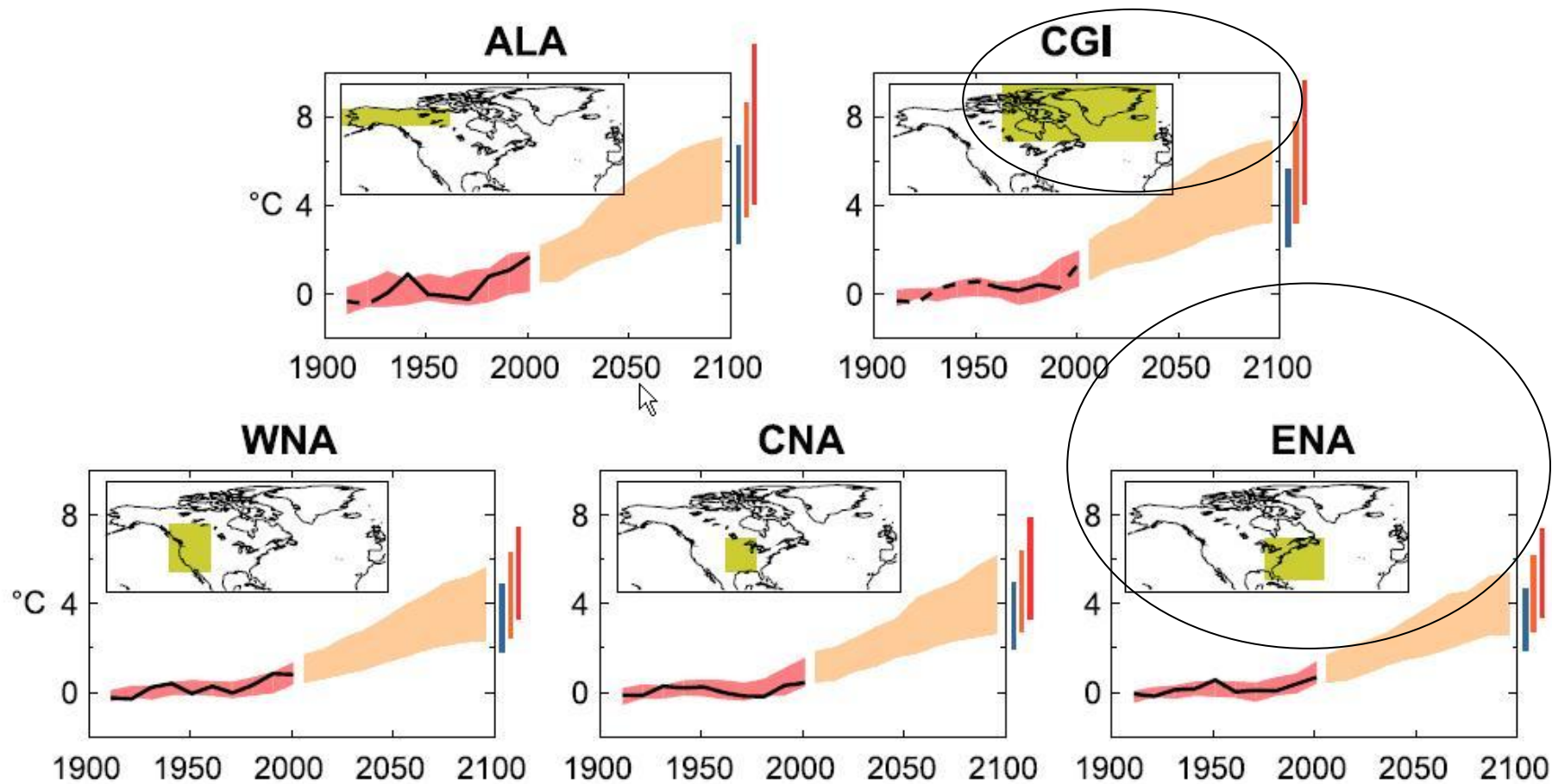
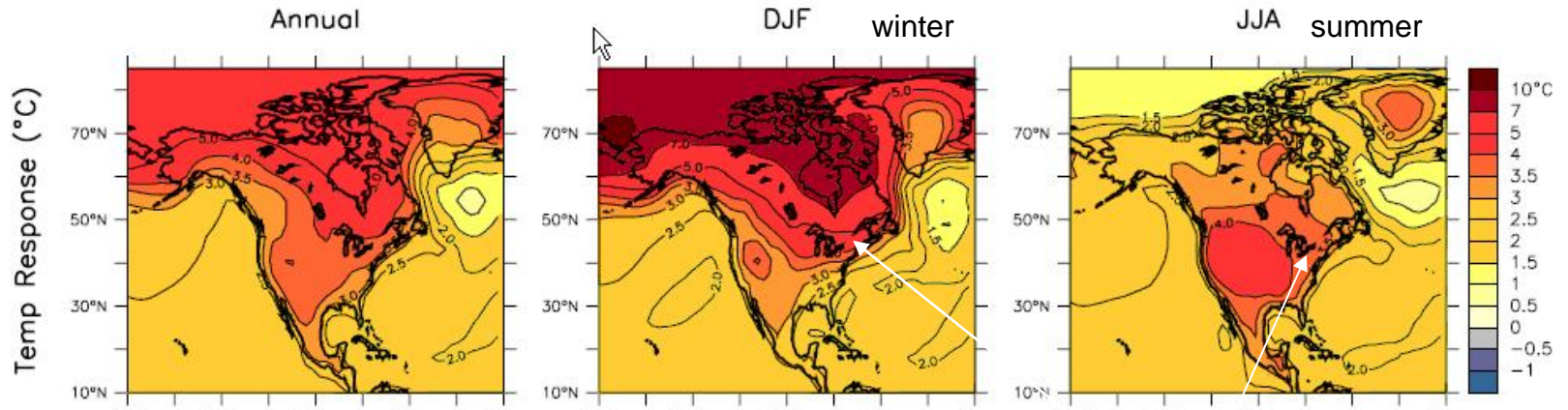
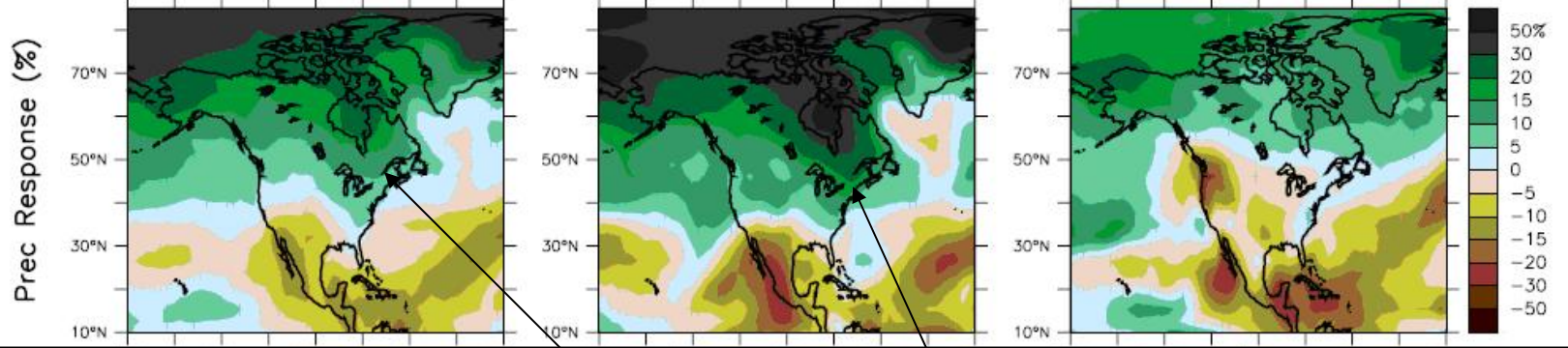


Figure 11.11. Temperature anomalies with respect to 1901 to 1950 for five North American land regions for 1906 to 2005 (black line) and as simulated (red envelope) by MMD models incorporating known forcings; and as projected for 2001 to 2100 by MMD models for the A1B scenario (orange envelope). The bars at the end of the orange envelope represent the range of projected changes for 2091 to 2100 for the B1 scenario (blue), the A1B scenario (orange) and the A2 scenario (red). The black line is dashed where observations are present for less than 50% of the area in the decade concerned. More details on the construction of these figures are given in Box 11.1 and Section 11.1.2.



Above: Under some scenarios, temperatures may be warmer by +4.5C to +3.5C by 2090 for Montréal



Above: precipitation may increase by 5-10% annually with a +20% increase possible in a milder winter (ZR?)

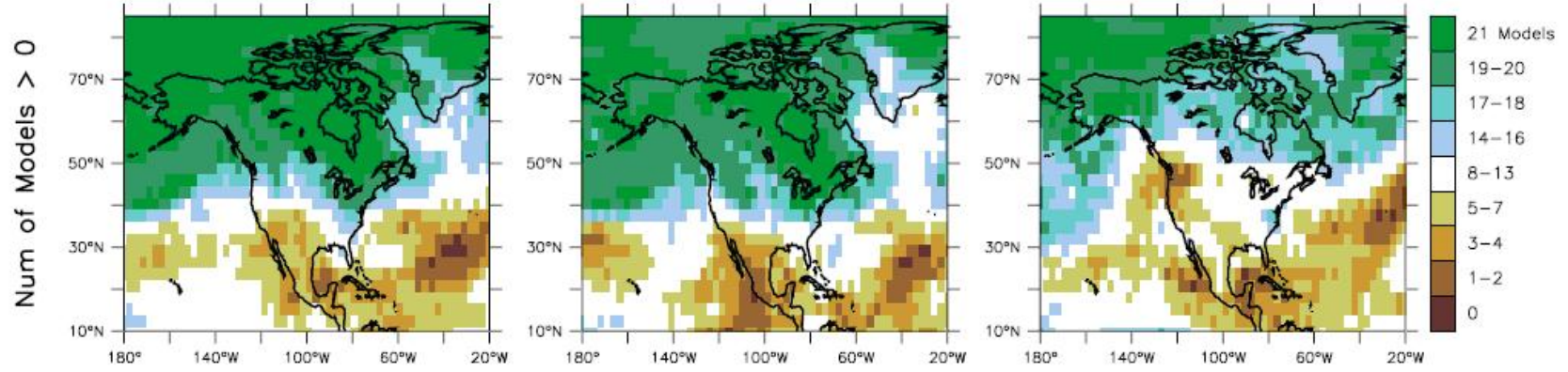
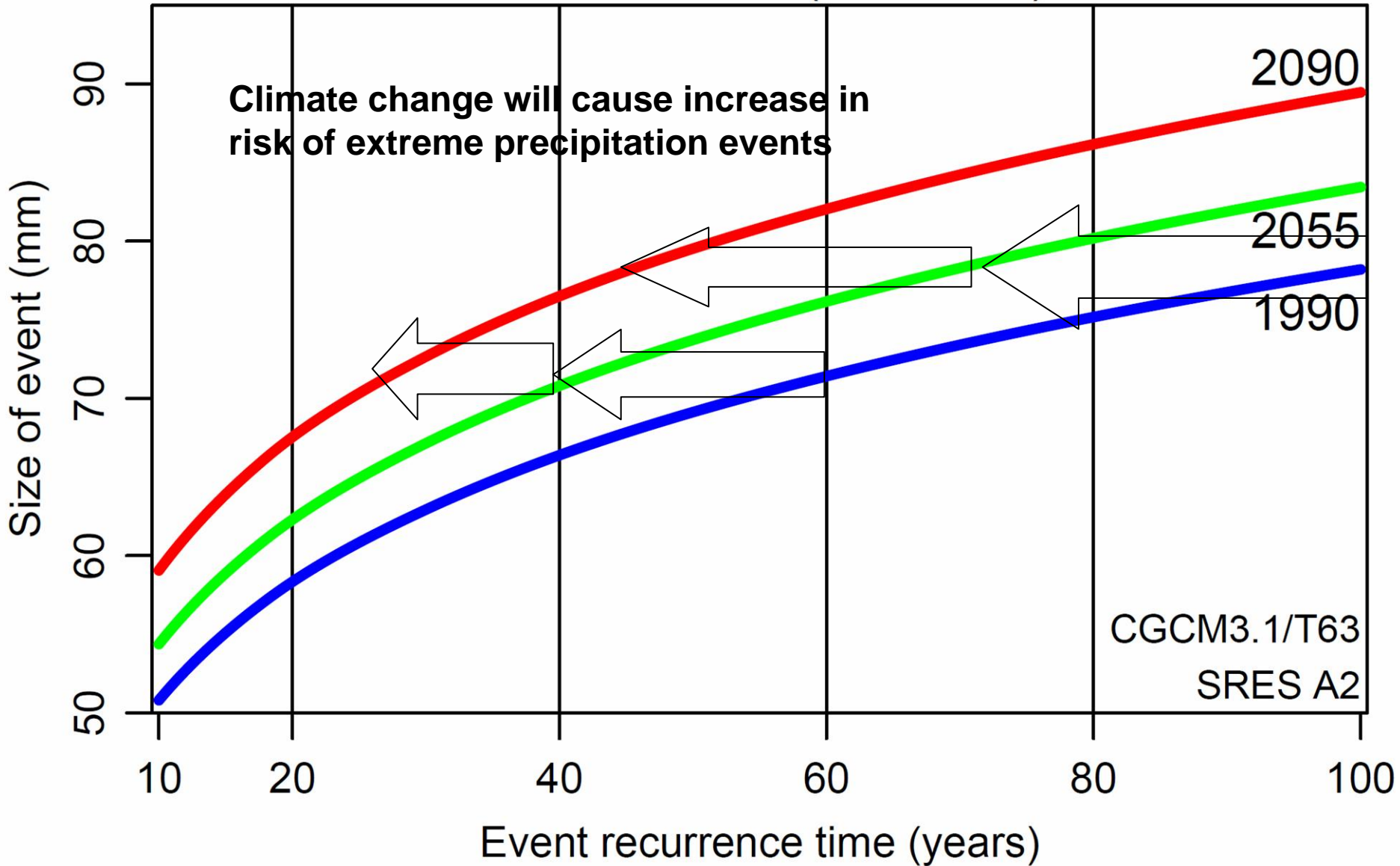


Figure 11.12. Temperature and precipitation changes over North America from the MMD-A1B simulations. Top row: Annual mean, DJF and JJA temperature change between 1980 to 1999 and 2080 to 2099, averaged over 21 models. Middle row: same as top, but for fractional change in precipitation. Bottom row: number of models out of 21 that project increases in precipitation.

Canadian research on frequency of extreme precipitation events

24-hour precipitation extremes

North America (25N-65N)



Increase in risks from higher frequency of high precipitation events

- 85 mm of rain event
 - What occurred every 100 years in 1990
 - Will occur every 75 years in 2055
 - And every 45-50 years in 2090
- 70 mm of rain event
 - What occurred every 60 years 1990
 - Will occur every 40 years in 2055
 - And every 30 years in 2090
- The RISK of a given size of extreme precipitation event is estimated to double by end of the century.

Increase in risks from higher frequency of high precipitation events

- High precipitation events have direct impact on municipalities
 - storm water handling infrastructures are designed with a certain risk in mind, ex: 100-year event
 - If event happens once every 50-years in the future:
 - more frequent damage to the storm water system and to public and private infrastructure
 - There is a greater need and urgency to protect urban land surfaces that delay urban water runoff (ex: wetlands)
 - Floodplain and riverbank areas with associated wetland areas are important as buffer zones as water flows to the river
 - Knowing the risk:
 - Urban plans should fully account for, plan for and budget for the increase in risk from higher frequency of high precipitation events as a result of Climate Change

Increase in risks from higher average temperatures

- It's going to warmer, heat waves in summer are dangerous
- Number of cooling degree days (days on which we need more energy for air conditioning) will increase substantially in the future
- Will be a much greater need for adaptive measures such as
 - air conditioning and the associated increase in energy demand
 - the need to provide heat relief in summer, particularly to vulnerable parts of society.
- Could be considered a matter of public health and safety for this & future generations and for this urban plans should strive to:
 - Seriously minimize urban heat contributions
 - Plan to preserve and restore urban spaces that contribute to cooling the urban landscape
 - Ensure projects are formally evaluated for urban heat island contributions and those contributions should be severely mitigated
 - Minimize the loss of valuable urban spaces that contribute to cooling the air
 - All this **done with targets, objectives and timelines** to minimize urban heat

Why should urban planners care about climate change impacts?

http://www.infrastructure.gc.ca/research-recherche/result/studies-rapports/rs14_e.shtml

- Numerous climate changes have already occurred such as:
- These changes are projected to worsen over time, including an increase of 2 to 4 degrees Celsius 2040 to 2060.
- Changes will impact public infrastructure in a number of ways such as
 - declines in some river flows and water levels,
 - higher water temperatures,
 - storm surges, and heavier short duration rainfalls are expected to cause impacts such as a decline in hydroelectric power, declining water supplies, water quality problems, flash floods and overtaxing of drainage facilities.
- ***Cities must continually be adapting to the impacts of climate change to ensure that public infrastructure such as roads, bridges, communications structures, water and wastewater infrastructure, border crossings, energy transmission networks, and public buildings can safely provide essential services and support economic activities***

Pierrefonds-Roxboro's urban plan & Climate Change impacts

- **« Le plan d'urbanisme représente un contrat social entre les citoyens, la Municipalité et les partenaires publics et privés, en vue de concrétiser les orientations et les objectifs du plan »**
- Urban plan is tool we have to protect today's population and to minimize risks for future generations
- We must think globally, act locally,for tomorrow
- This approach fits with Montreal's sustainable development vision:
- http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=736,4732369&_dad=portal&_schema=PORTAL
- Elected officials and city management have an obligation as part of the 'social contract' aspect of the urban plan to include & factor-in known climate change impacts and risks and to properly protect the health and safety of its present (and future?) citizens.
- Cities can and need to fully account for the known risks of more frequent precipitation extremes, warmer temperatures and other impacts of Climate Change
- We should debate if urban plans should ONLY support projects that clearly demonstrate they minimize climate change contributions, help reduce risk and protect the health and safety of its citizens

Municipalities Saving Environment (Municipalities-Saving)

Source: The Canadian Press, May 23, 2007 15:32

“Canadians should look to municipalities for action on the environment”

- TORONTO -- A new report suggests Canadians should look to municipalities and not the federal and provincial governments for action on the environment.
- The report by environmental organization Sierra Legal says federal and provincial politicians are delivering little more than “green rhetoric” while mayors are enacting real change.
- It's estimated that up to half of the country's greenhouse gas emissions can be controlled or reduced by municipal governments.
- **Report author Justin Duncan says there are already many examples of cities and towns that have reduced their emissions.**
- **He says work done in places like Calgary, Toronto and Whitehorse are examples for the rest of the country to follow.**
- Toronto Mayor David Miller says cities have become the leaders in fighting climate change because federal and provincial governments take far too long to act.
- (BN)

Que fait-on à Pierrefonds?

Lewis Poulin a écrit à l'administration de Pierrefonds-Roxboro demandant si on évaluait les impacts environnementaux dans la planification (extrait de la lettre ci-dessous)

- Mme Monique Worth
 - M. Jacques Chan
 - M. Pierre Rochon
 - Ville de Pierrefonds-Roxboro
 - Bonjour;
- le lundi 2 avril
- Comme citoyen et contribuable à Pierrefonds-Roxboro, je m'intéresse beaucoup à comprendre comment les dirigeants de l'arrondissement intègrent les plus récentes informations environnementales dans nos décisions d'approuver les projets et les plans de développements urbains.
 - En particulier, je souhaite bien mieux comprendre comment les aspects environnementaux ont été évalués et considérés avant que les décisions de permettre la construction d'un développement résidentiel dans le Domaine des Brises ont été prises?
 - **Questions concernant l'information considérée par les décisionnaires**
 - **Est-ce que vous et votre administration avez pris connaissance et lu le document du International Panel on Climate Change (IPCC) et leur Summary for Policy Makers (<http://www.ipcc.ch/SPM2feb07.pdf>)' publié en février dernier?**
 - **Si oui, comment est-ce que l'information dans le 'IPCC Summary for Policy Makers (<http://www.ipcc.ch/SPM2feb07.pdf>)' a affecté ou changé comment Pierrefonds-Roxboro gère ses activités et ses plans de développements urbains?**
 - **Est-ce que Pierrefonds a déjà adopté la charte du piéton proposé par Montréal? (http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/greffe_fr/media/documents/Charte_pieton.pdf) ? Si oui, quand?**
 - **Est-ce que Pierrefonds-Roxboro évalue, à l'avance, quels seront les impacts sur l'environnement (incluant les impacts sur la qualité de l'air et les changements climatiques) de son plan d'urbanisme et ceci, avant d'approuver ce plan? Si oui, quand a eu lieu cette évaluation? Si non, pourquoi pas?**

Un extrait de la réponse de Pierrefonds-Roxboro

Le 4 mai 2007

Monsieur Lewis Poulin
107, rue General Brock
Roxboro Qc H8Y 1H9

Objet : Réponse aux questions que vous avez posées lors de la réunion du conseil
du 2 avril dernier

Monsieur,

La plupart des questions que vous posez à l'arrondissement devrait être posées à un autre palier de gouvernement.

En effet, bien que nous comprenions que vous aimeriez rapidement changer toutes les pratiques de l'arrondissement pour y intégrer les impacts sur les changements climatiques, vous devez comprendre que l'arrondissement est lié aux politiques ainsi qu'aux règlements en vigueur à la Ville de Montréal et aux normes édictées par les gouvernements supérieurs tant provincial que fédéral.

L'arrondissement procède de façon progressive et en fonction de ses moyens et de ses pouvoirs à l'application des politiques édictées par la ville et par les gouvernements supérieurs.

C'est donc en gardant à l'esprit ces contraintes et ces limites imposés par les lois des différents paliers de gouvernement que nous répondrons à vos questions :

- **Questions concernant l'information considérée par les décisionnaires de l'arrondissement**

Nous vous remercions de nous avoir laissé une copie du document du «International Panel on Climate Change (IPCC) – Summary for Policy Makers» qui démontre, entre autres, que l'homme a un impact important sur les changements climatiques.

Toutefois, comme l'arrondissement doit gérer le développement urbain en fonction de règlements déjà adoptés, en fonction d'un plan d'urbanisme existant et en fonction d'une loi sur l'environnement existante, les projets qui nous sont présentés et qui sont adoptés par le conseil de l'arrondissement sont conformes à ces lois et règlements.

Le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal comporte plusieurs objectifs de développement durable de niveau régional mais ne s'attaque pas systématiquement à des enjeux d'ordre international, tel que les changements climatiques. En ce qui a trait au chapitre de l'arrondissement du plan d'urbanisme de Montréal, les principaux enjeux qui y sont pris en compte sont d'ordre local.

Il vous faut comprendre que le contenu d'un plan d'urbanisme est encadré par la Loi sur l'Aménagement et l'urbanisme qui ne fait absolument pas référence au calcul des impacts sur l'environnement d'un plan d'urbanisme.

Revue de la réponse de Pierrefonds suite à la lettre du 2 avril

- Pierrefonds affirme: « *Le plan d'urbanisme comporte plusieurs objectifs de développement durable de niveau régional mais ne s'attaque pas à des enjeux d'ordre international, tels que les changements climatiques.* »
- Est-ce que les changements climatiques devraient être considérés comme étant seulement d'ordre international?
- Nous sommes au point où l'on se doit d'agir localement afin d'arrêter de contribuer aux problèmes globaux.
- Ne doit-on pas penser globalement en agissant localement
- Si nous basons notre économie locale sur l'usage des combustibles fossiles, nous contribuons aux problèmes de GES, nous avons donc une responsabilité d'agir
- Et finalement, même si les changements climatiques étaient (faussement) considérés comme un problème international seulement, nous aurions quand même une responsabilité d'agir en mettant en place localement des mesures adaptatives pour assurer la santé et sécurité des citoyens par les changements climatiques présentement en action

Pierrefonds: « Il vous faut comprendre que le contenu d'un plan d'urbanisme est encadré par la loi sur l'Aménagement et l'urbanisme qui ne fait absolument pas référence au calcul des impacts sur l'environnement d'un plan d'urbanisme. »

Monique Worth, 4 mai 2007

- Oui la loi ne mentionne pas explicitement le calcul des impacts sur l'environnement dans un plan d'urbanisme
- Mais cette même loi ne prévient pas à un gouvernement d'inclure dans son plan d'urbanisme des détails importants d'impacts environnementaux surtout si cette information servira à bien mieux gérer les ressources financières et les infrastructures publiques et par conséquent, de bien mieux protéger la santé et sécurité des résidents présents et futurs
- L'absence de référence aux impacts environnementaux dans cette loi offre une occasion à Pierrefonds-Roxboro
- d'« Imaginer – Évaluer – et d'intégrer »
- de nouvelles approches de gestions de risques dans le plan d'urbanisme

As a community we now have an opportunity & obligation to better protect the environment and via our urban plan

- Details & Science of climate change are clear
- Some municipalities are taking the lead, others are waiting for other levels of government to show the way
- Based on the known risks in store for public infrastructure and future public health and safety issues, all levels of government have a duty to protect the health and safety of its citizens
- Local governments, the closest to the people, are well positioned to play a leadership role in this area
- *Risk management of climate changes issues should be incorporated into urban plans in a rational manner with clear measurable objectives and timelines.*
- Nouvelle définition proposée (**ajouts en bleu**):
- **Le plan d'urbanisme représente un contrat social entre les citoyens présents et futurs, la Municipalité et les partenaires publics et privés, en vue de concrétiser les orientations et les objectifs du plan qui doit démontrer qu'il respecte et affirme les principes du développement durable.**

Comment inclure jalons et critères mesurables des impacts environnementaux dans le chapitre 18

- Vu l'importance et la responsabilité d'inclure des critères mesurables de performance concernant les impacts environnementaux et les changements climatiques dans le plan d'urbanisme
- Cette section présente des idées prototypes sur comment on pourrait s'y prendre pour intégrer des jalons cibles environnementaux au plan d'urbanisme

Where do we start? IPCC reports

Mitigation of climate change - report III

- See IPCC report III: <http://www.ipcc.ch/SPM040507.pdf> which was also hand-delivered to Pierrefonds officials May 15
- Report offers many ideas on how management of certain sectors can start adapting and managing to risks of climate change
- Report highlights how we can start mitigating impacts on Energy, Transport, Buildings, Industry, Land use, Agriculture, Forestry, Waste management sectors
- Original IPCC reports should be consulted to get the full range of ideas presented here

5 *Table SPM.7: Selected sectoral policies, measures and instruments that have shown to be environmentally effective in the respective sector in at least a number of national cases.*

Sector	Policies ^{a)} , measures and instruments shown to be environmentally effective	Key constraints or opportunities
Energy supply [4.5]	Reduction of fossil fuel subsidies Taxes or carbon charges on fossil fuels Feed-in tariffs for renewable energy technologies Renewable energy obligations Producer subsidies	Resistance by vested interests may make them difficult to implement May be appropriate to create markets for low emissions technologies
Transport [5.5]	Mandatory fuel economy, biofuel blending and CO ₂ standards for road transport Taxes on vehicle purchase, registration, use and motor fuels, road and parking pricing Influence mobility needs through land use regulations, and infrastructure planning Investment in attractive public transport facilities and non-motorised forms of transport	Partial coverage of vehicle fleet may limit effectiveness Effectiveness may drop with higher incomes Particularly appropriate for countries that are building up their transportation systems
Buildings [6.8]	Appliance standards and labelling Building codes and certification Demand-side management programmes Public sector leadership programmes, including procurement	Periodic revision of standards needed Attractive for new buildings. Enforcement can be difficult Need for regulations so that utilities may profit Government purchasing can expand demand for energy-efficient products

From IPCC report III

Updating our action plan 18.8

- Recognize that we have an opportunity to lead locally to help a global problem
- Identify areas that contribute towards climate change problems
- Calibrate our community to determine how much we contribute, per sector, to the problem
- Put in place action plans and targets, into our urban plan, to curb our contributions
- Ensure urban plan projects deliver on measurable targets that minimize our Climate Change contributions and help to reduce risk to this and future generations
- Evaluating projects up front, prior to their approval, would ensure that the public's money is best spent on sustainable projects that help mitigate climate change and reduce exposure to future environmental risks to society.

18.8 (suite)

A notre plan d'urbanisme il serait prudent d'y ajouter de l'information sur comment nos enjeux/objectifs/projets vont contribuer a reduire et gerer les risques associes aux changements climatiques, mieux proteger la sante et securite des citoyens et assurer une viabilite financiere pour les generations futures

Le plan d'action

Enjeux	Objectifs	Actions	Intervenants	Priorité	Échéancier			IPCC	OBJECTIFS	COUTS
					Court terme	Moyen terme	Long terme			
Enjeu 3 La mise en place de réseaux de transport efficaces et performants	Objectif 9 Assurer la desserte des secteurs d'activités et l'accès aux infrastructures de transport collectif par un réseau de voies cyclables efficace	Développer et compléter le réseau cyclable nord-sud et est-ouest en relation avec le transport collectif ainsi que les voies cyclables existantes, et aménager des aires de stationnement pour les vélos.	Ville et arrondissement	B	en continu			gestion de risques	VERTS	SANTÉ
		Planifier le réseau cyclable desservant le secteur ouest de Pierrefonds.	Ville et arrondissement	C		X				
		Étudier la possibilité d'aménager un lien cyclable sur le pont ferroviaire reliant l'Île Bigras, à Laval et Montréal.	Ville, arrondissement, CN et Ville de Laval	B	X					
		Créer un lien cyclable dans l'axe du boulevard Jacques-Bizard et de son prolongement de manière à relier les secteurs d'activités d'intérêt.	Arrondissement	B		X				
		Créer des liens cyclables permettant de relier les milieux de vie aux gares.	Arrondissement et AMT	B		X				
	Objectif 10 Améliorer la qualité et la sécurité des réseaux cyclables et piétonniers	Procéder à l'analyse des enjeux liés aux déplacements des piétons et des cyclistes dans les zones d'affluence des secteurs commerciaux afin d'en améliorer la convivialité et d'y assurer une plus grande sécurité des usagers, et prévoir un plan d'action.	Arrondissement	B	en continu					
	Améliorer l'entretien, notamment hivernal, des accès aux abribus.	Arrondissement	A	X						

Strategy to plan for safer and healthier urban environments

We need a baseline of our greenhouse gas production and environmental impact footprint

- We cannot manage what we cannot measure
- We need a calibration of our community based on a particular year? (1990 – Kyoto?) of a number of areas of interest for our community
- Sample areas to calibrate, many more are possible:
- Transportation baseline
 - Volumes of traffic, contribution to air quality problems
 - Our consumption of air by combustion engines see:
 - <http://collaboration.cmc.ec.gc.ca/cmc/cmoi/AirVolumes/>
 - Delivered to Mayor Worth during a Councillor Saturday early in 2006
- Water consumption baseline
 - Present water consumption volumes and practices
- Land use baseline
 - Categorizing of land types and their contribution to environmental problems and solutions (This should be easy with city GIS system)
- Energy use baseline
 - How much energy is consumed by our present lifestyle including the business and public community
 - How much renewable energy is used

For each category we establish targets to minimize Climate Change contributions and reduce exposure to risk

- Sample
- Transportation targets
 - Reduce traffic volumes by A % by YYYY
 - Increase active transports by B% by YYYY
 - Increase commuter use by C% by YYYY
 - Reduce air quality risks by D% by YYYY
 - Reduce number of traffic accidents by E% by YYYY
 - Reduce number of pedestrian injuries by F% by YYYY
- Water use targets
 - Reduce water consumption by ?% by YYYY
 - Etc.
- Land use targets
 - Reduce heat island contributions by ?% by YYYY
 - Ensure existing greenspaces are properly protected by ?% by YYYY
- Energy use targets
 - Increase in energy efficiency by ?% by YYYY
 - Increase in use of renewable energy by ?% by YYYY
- Other targets
- **Once targets are established, milestones and validation criteria are added in urban plan to ensure projects contribute to targets**

Brouillon d'évaluation de la production des GES et jalons cibles de réduction futures

Prototype seulement, le concept devra être amélioré

Projets	Contributions GES en 2004 par rapport à 1990	Jalons cibles de réduction dans le futur	Jalons cibles de réductions dans le futur	Jalons cibles de réductions dans le futur	Jalons cibles de réductions dans le futur	Jalons cibles de réduction dans le futur
	1990=1 (+,-) (contribution., réduction)	Année 1	Année 3	Année 5	Année 7	Année 10
Parcs						
Piétons						
Vélos						
Autobus						
Véhicules						
Camions						

Brouillon d'évaluation environnementale des projets du plan d'urbanisme

Prototype seulement, le concept devra être amélioré

Projets	Contribution à l'air propre (-2,0,+2) -2=pauvre 0=neutre +2=favorable	Réduction du CO2 (-10 à +10) -10=pauvre 0=neutre +10=favorable	Considération des objectifs IPCC (-2,0,+2) -2=pauvre 0=neutre +2=favorable	Réduit contributions via islots chaleurs urbains (-2,0,+2) -2=pauvre 0=neutre +2=favorable	Contribue à ralentir l'écoulement d'eau urbain (-5,0,+5) -5=pauvre 0=neutre +5=favorable	<i>Évaluation env. en prenant la somme des divers critères</i> -21 à +21 -21=pauvre 0=neutre +21=favorable
Parcs	2	10	2	2	5	21
Piétons	2	9	2	1	3	17
Vélos	2	9	2	1	3	17
Autobus	0	2	1	0	0	3
Véhicules	-1	-8	-1	-2	-5	-17
Camions	-2	-10	-2	-2	-5	-21
Trains	0	-2	1	1	4	4
Avions						

Brouillon: Comment le chapitre 18.8 pourrait être adapté pour considérer la gestion des impacts des changements climatiques

Prototype seulement, le concept devra être amélioré

Projets (inclure ici tous les projets proposés dans 18.8)	Objectif	Action	Intervenants	Évaluation env. en prenant la somme des divers critères -21 à +21	Priorité	Échéancier
Parcs				21		
Piétons				17		
Vélos				17		
Autobus				3		
Véhicules				-17		
Camions				-21		
Trains				4		
Autres						

Brouillon d'information financière associée aux divers projets du plan d'urbanisme et les économies associées à la gestion des risques.

Prototype seulement, le concept devra être amélioré

Projets (inclure ici tous les projets proposés dans 18.8)	Évaluation env. en prenant la somme des divers critères -21 à +21	Coûts projetés Année 3 Inclure bénéfiques/\$	Coûts projetés Année 5 Inclure bénéfiques/\$	Coûts projetés Année 10 Inclure bénéfiques/\$	Prévision des GES réduits sur 10 ans	Économies anticipées grâce à la gestion des risques des changements climatiques
Parcs	19					
Piétons	17					
Vélos	17					
Autobus	3					
Véhicules	-17					
Camions	21					
Trains	4					
Avions						

18.8 (suite)

A notre plan d'urbanisme il serait prudent d'y ajouter de l'information sur comment nos enjeux/objectifs/projets vont contribuer a reduire et gerer les risques associes aux changements climatiques, mieux proteger la sante et securite des citoyens et assurer une viabilite financiere pour les generations futures

Le plan d'action

Enjeux	Objectifs	Actions	Intervenants	Priorité	Échéancier			IPCC	OBJECTIFS	COUTS
					Court terme	Moyen terme	Long terme			
Enjeu 3 La mise en place de réseaux de transport efficaces et performants	Objectif 9 Assurer la desserte des secteurs d'activités et l'accès aux infrastructures de transport collectif par un réseau de voies cyclables efficace	Développer et compléter le réseau cyclable nord-sud et est-ouest en relation avec le transport collectif ainsi que les voies cyclables existantes, et aménager des aires de stationnement pour les vélos.	Ville et arrondissement	B	en continu			gestion de risques	VERTS	SANTÉ
		Planifier le réseau cyclable desservant le secteur ouest de Pierrefonds.	Ville et arrondissement	C		X				
		Étudier la possibilité d'aménager un lien cyclable sur le pont ferroviaire reliant l'Île Bigras, à Laval et Montréal.	Ville, arrondissement, CN et Ville de Laval	B	X					
		Créer un lien cyclable dans l'axe du boulevard Jacques-Bizard et de son prolongement de manière à relier les secteurs d'activités d'intérêt.	Arrondissement	B		X				
		Créer des liens cyclables permettant de relier les milieux de vie aux gares.	Arrondissement et AMT	B		X				
	Objectif 10 Améliorer la qualité et la sécurité des réseaux cyclables et piétonniers	Procéder à l'analyse des enjeux liés aux déplacements des piétons et des cyclistes dans les zones d'affluence des secteurs commerciaux afin d'en améliorer la convivialité et d'y assurer une plus grande sécurité des usagers, et prévoir un plan d'action.	Arrondissement	B	en continu					
	Améliorer l'entretien, notamment hivernal, des accès aux abribus.	Arrondissement	A	X						

Fin de la section -3-

Quelques commentaires sur les plans de transport

Ajuster nos cartes et plans de transports dans notre plan d'urbanisme afin d'inclure formellement le transport actif au même niveau que les autres formes de transport

- ***La loi d'urbanisme: pistes cyclables et trottoirs = voie de circulation***
 - ***10° «voie de circulation»: tout endroit ou structure affecté à la circulation des véhicules et des piétons, notamment une route, rue ou ruelle, un trottoir, un sentier de piétons, une piste cyclable, une piste de motoneige, un sentier de randonnée, une place publique ou une aire publique de stationnement.***
- http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/A_19_1/A19_1.html
- SVP Clarifier pourquoi Pierrefonds aurait pu désigner pistes cyclables comme parc et exiger que les pistes cyclables et trottoirs soient clairement indiquées comme voie de circulation sur les cartes de transport
- Il serait important de signaler à Pierrefonds que la désignation de piste cyclable comme parc est possiblement pas conforme à la loi et de voir si ces désignations on créés des problèmes lors de registres antérieurs

Commentaires concernant les plans de développement commerciaux, en particulier ceux du Boulevard des Sources (18.4.3) et leurs impacts sur le transport actif ex: la marche

- Le transport actif prend un rôle croissant comme mode de transport
- Les pages suivantes présentent des compilations de divers risques aux piétons, observés et vécus personnellement sur le Boulevard des Sources et à Roxboro
- Les inquiétudes documentées ci-dessous devraient, via le plan d'urbanisme, être résolues et non pas répétées dans les développement futurs prévus

L'agrandissement d'une épicerie, approuvée par DDO-Roxboro, a produit un danger aux automobilistes et piétons au coin de Cartier et le Boulevard des Sources

Le plan d'urbanisme de Pierrefonds-Roxboro devrait:

- corriger les dangers existants comme décrit ci dessous
- s'assurer que tous les développements commerciaux sous sa juridiction respectent les standards de visibilité du ministère des transports et encourage une meilleure sécurité piétonnière



Intersection de Cartier et Boulevard Des Sources, regardant vers le sud

- L'agrandissement du Adonis approuvé par DDO-Roxboro a inclus un mur au coin de Cartier et Boulevard des Sources
- Ce mur et les véhicules d'Adonis stationnés derrière ce mur, bloque la vue vers le sud des automobilistes sur Cartier qui veulent tourner à droite sur le Boulevard des Sources
- En hiver de la neige est empilée derrière le mur et contribue à limiter la visibilité vers le sud
- Les automobilistes sur Cartier, voulant tourner à droite sur des Sources sont donc forcés de s'avancer et se placer dans la zone de traverse réservée aux piétons
- Les piétons qui devraient avoir priorité à traverser Cartier, doivent attendre car les véhicules bloquent la traverse de piétons
- Des communications envoyées à la direction de DDO à se sujet restent sans réponses

Compilation of pedestrian hazards on Boulevard des Sources (1/2) offered to improve the quality of active transportation guidelines

- Background: We relocated to Roxboro in 2002 because it would be only 3.3 km north from where I would work. I since discovered that walking as a mode of transportation on Boulevard des Sources was not as easy in practice as it was in theory. I've noted numerous issues that cause me to worry about my family's health and safety. These issues are documented below:
- Long trucks turning at intersections nudge pedestrian crossing signals out of position, or knock down stop signs
- Faulty pedestrian signals often require a phone call to city hall to have them repaired.
- On Sources north of the 40, no pedestrian signals are used for north and south bound pedestrians
- On Sources, traffic signals use green arrows rather than circular traffic lights. One problem is when right-turning vehicles turning right on a right turn green arrow cut off pedestrians crossing the intersection.
- Some cars and trucks approaching a yellow light honk their horn to warn others they plan to drive through the red light.
- In wet weather, vehicles (especially buses) drive too close to sidewalks and send giant waves of very dirty water onto pedestrians.
- Large numbers of gasoline spills are visible on road edges. Does gasoline mix in with splashing water?
- Continued on next page

Compilation of pedestrian hazards on Boulevard des Sources (2/2)

offered to improve the quality of active transportation guidelines

- In springtime, snow melt runoff flows over sidewalks and freezes overnight. Early morning de-icing is too infrequent.
- Snow cleared from the roadway is too often put into impassable mounds on sidewalks especially at intersection areas.
- In winter you walk through clouds of salty spray that soil your clothes.
- In spring you may have to walk through a haze of de-icing particles stirred up by the cars.
- Sidewalks close to roads place pedestrians adjacent to six lanes of traffic.
- Car exhaust and smog does not taste good!
- **I haven't found other efficient north-south walking trails placed away from major roadways.** The urban plan should provide for significantly more north south access routes, separate from traffic, for cyclists and pedestrians
- Walls built in some areas block sight lines and force vehicles to advance into pedestrian crossing zones at intersections nearby to see oncoming traffic. (Ex: Adonis at Cartier and Sources)
- High levels of traffic noise cause stress and make it difficult to converse when walking with others.
- On some stretches, pedestrians navigate through high volumes of traffic also using the sidewalk to enter or leave businesses. (Ex: Adonis at Sources and Cartier)
- We walk our children to school as too many drivers still do not understand the meaning of a stop sign or a pedestrian crossing at an intersection. Some days I wonder if we should forget walking and just buy a car. Unless a number of issues are resolved, I doubt more people will choose to walk. Will recent initiatives of Montreal's Public Health office and the Montreal Charte du piéton (pedestrian charter) help make it safer and enjoyable for pedestrians to practice much touted active modes of transportation, like walking, in the West Island?

Certaines priorités niveau “A” qui datent de 2005 ne sont toujours pas résolues

- 18.8 Objectif 17 qui date de 2005:
- *“ Procéder à l’analyse des problématiques liées à la sécurité autour des écoles dès l’été 2005 et établir un plan d’action en concertation avec la direction des écoles et les parents”*
- Même si cet objectif avait été assigné la forte priorité A dans le tableau 18.8, les problèmes de sécurité sont toujours très inquiétants et non résolus en vicinities de certaines écoles
- Voir la lettre écrite à Pierrefonds, qui date de Mars 2007, sur les 2 prochaines pages
- **Comment peut-on être rassurés que les diverses priorités seront respectées dans le tableau 18.8 et dans le plan urbain en général?**
- **Dans cette proposition du plan urbain:**
 - **Procéder à l’analyse des enjeux reliés aux déplacements des piétons.**
- Est-ce que procéder à l’analyse implique que ce sera encore un bon nombre d’années avant que nous verrons des gestes concrets pour améliorer la sécurité et le réseau des piétons
- Il nous faut inclure des jalons cibles mesurables pour encourager le transport actif des piétons

Inquiétudes concernant la glace sur les trottoirs au printemps (1/2)

Communication envoyée à Pierrefonds-Roxboro le 23 mars 2007

- **From:** Poulin,Lewis [CMC] **Sent:** 23 March, 2007
- **To:** communications@pierrefonds-roxboro.qc.ca
- **Cc:** mworth@ville.montreal.qc.ca; christiangdubois@ville.montreal.qc.ca; securite.publique@pierrefonds-roxboro.qc.ca; travaux.publics@pierrefonds-roxboro.qc.ca; rogertrottier@ville.montreal.qc.ca
- **Subject:** Inquiétudes: (1) Glace sur trottoirs à Roxboro et (2) traverses de piétons à l'école Lalande

- Bonjour;

- Lors de notre marche quotidienne de la maison à l'école Lalande à Roxboro, j'ai noté quelques observations inquiétantes ce matin 23 mars. Je vous en informe pour que, je souhaite, vous pourriez corriger des situations qui posent des risques de sécurité aux piétons à Roxboro.

- **1.0 Glace dangereuse sur nos trottoirs - risques à la sécurité des piétons**
- 1.1 Neige fondante au printemps se change en glace lors de nuits froides du printemps.
- Il est normal au printemps de s'attendre qu'une journée avec des températures chaudes, fait fondre la neige et qu'au cours d'une nuit ou la température baisse à zéro ou plus bas, que l'eau sur la chaussée et les trottoirs va congeler.
- 1.2 Glace sur les trottoirs en vicinité de l'école Lalande à Roxboro:
- Nous demeurons à 1.3 km de l'école Lalande. Tout le long de notre marche ce matin de 7:25 a.m. à 7:45 a.m. (General Brock, Prince Edward, 8e rue, Centre commercial, 4e Ave S) pour se rendre à l'école, on a du naviguer sur des trottoirs recouverts d'une mince couche de glace.
- 1.3 J'ai personnellement observé plus d'une douzaine d'enfants faire des chutes sur les trottoirs glissant en marchant à l'école. Heureusement, les enfants semblaient ne pas s'être blessés.
- 1.4 Nous vivons dans un quartier avec plusieurs personnes âgées. La glace sur les trottoirs tôt en matinée devrait les inquiéter aussi.
- 1.5 Qui sait combien de personnes se blessent à cause de chutes sur nos trottoirs glacés au printemps.

- **QUESTION: Est-ce qu'il serait possible, lors du printemps, lorsque les températures la nuit causent de la glace dangereuse sur nos trottoirs, que Pierrefonds pourrait s'assurer de rendre les trottoirs dans un rayon d'environ 2km de l'école Lalande, plus sécuritaire pour les piétons qui pratiquent le transport actif (i.e. la marche). Il faudrait que les trottoirs soient traités par environ 7:00 a.m. puisque les enfants commencent à marcher à l'école par environ 7:10 a.m.**

Inquiétudes - sécurité des piétons à la traverse des piétons École Lalande (2/2)

Communication envoyée à Pierrefonds-Roxboro le 23 mars 2007

- **2.0 Sécurité des enfants à l'arrêt / traverse de piétons sur la 4e Ave Sud en face de l'école Lalande**
- La 4e Ave Sud est extrêmement achalandée le matin et en après midi. Les parents en voiture y déposent leurs enfants, et les enfants et parents qui marchent à l'école, doivent traverser la 4e Ave pour se rendre à l'école. Très souvent il y a des conflits entre véhicules et piétons à la traverse de piétons sur la 4e Ave S. Je m'inquiète toujours qu'il y aura un accident grave entre un enfant et un véhicule à cet endroit.
- Depuis le début de l'année scolaire, certains professeurs avaient pris l'initiative d'aider les jeunes à traverser la 4e Ave Sud. Les jeunes se sont donc habitués à se fier à une personne adulte pour traverser à la traverse de piétons pour se rendre à l'école.
- Ce matin j'ai appris par hasard:
 - - que les policiers ne permettraient plus de brigadiers scolaires étudiants de se placer dans la rue pour aider les enfants à traverser la 4e Ave Sud pour se rendre à l'école.
 - - et que les syndicats des professeurs ne permettraient plus les professeurs de se placer dans la rue pour aider les enfants à traverser.
- J'ai même témoigné ce matin d'une jeune fille qui ne voulait pas traverser car elle s'était habituée à attendre le signal d'un adulte responsable pour lui indiquer que tout était sécuritaire pour traverser.
- ***QUESTION: Serait-il possible d'assurer la présence d'un policier ou d'un brigadier adulte, le matin à la rentrée et en après midi à la sortie des classes, à la traverse de piétons sur la 4e Ave Sud en face de l'école Lalande afin d'aider les enfants à traverser la rue en pleine sécurité et de rappeler aux automobilistes qu'ils doivent s'arrêter aux signes d'arrêt pour laisser traverser les enfants?***
- Je vous remercie pour avoir pris le temps de prendre connaissance de mes inquiétudes et j'espère recevoir un suivi à ce sujet sur comment on pourrait mettre en place une approche qui saura aider à protéger la santé des jeunes piétons et les encourager à pratiquer un transport actif sécuritaire dans notre quartier.
- N'hésitez pas de me contacter pour toute autre information additionnelle.
- Lewis Poulin Tel: 514-421-7266 (travail) 514-684-3398 (maison)
- Ce courriel représente des points de vue personnels de l'auteur et qui ne sont pas nécessairement partagés par son employeur.

Améliorer la qualité de vie dans les quartiers en réduisant le nombre d'automobiles

- Réduire la circulation dans les rues locales
- Beaucoup trop d'automobiles de DDO traversent Roxboro pour se rendre ou revenir du train de Roxboro.
- Trafic excessif, cause du bruit, pollution, dangers aux enfants
- Taille des rues fait en sorte que les autos passent trop proche des maisons:
- Quand les automobiles passent, on peut sentir les gaz d'échappement des voitures dans la maison
- Pour retourner une qualité de vie à Roxboro, les rues de Roxboro ne devraient pas servir de raccourci aux automobilistes qui voyagent à haute vitesse pour se rendre ou revenir du train de Roxboro



Trop d'automobiles de DDO qui passent par Roxboro

Plus d'accès nord-sud sécuritaire pour les piétons et cyclistes

- Afin d'encourager le transport actif
- Mettre en très haute priorité (A plutôt que C) l'objectif d'offrir plus de voies de circulation nord-sud pour les piétons et cyclistes
- Ces voies de circulation devraient être séparées ou à part des routes principales qui sont présentement trop achalandées.
- Il est possible que ce sera seulement lorsque l'on aura pu réduire le nombre d'automobiles sur les artères principales, (des Sources, St Jean, etc) que ces artères re-devienne sécuritaire pour la marche et le vélo

- **18.3.3 et 18.8: L'accent est trop sur l'automobile et le réseau routier**
- On note clairement que les fortes priorités sont toujours accordées aux projets d'automobiles et réseau routier (A – forte priorité)
- Priorités des pistes cyclables (B=moyen, C = faible)
- Priorité des piétons (B=moyen)
- Il manque des objectifs et jalons cibles environnementaux au plan d'urbanisme du style :
 - Nous visons à réduire de 60% l'usage de l'automobile par 2010
 - Nous visons à augmenter les trajets en vélo par 50% par 2010
 - Etc.
- Et pour chaque projet, ils nous manque des résultats clairs sur comment ces projets nous aideront à atteindre les jalons environnementaux et nous aideront à réduire nos impacts sur les changements climatiques.
- L'absence de jalons cibles verts nous laisse à risque de développer la ville dans une direction qui va à l'encontre d'un développement durable, qui croitra nos impacts sur les changements climatiques au cours des prochaines décennies, etc..

- **18.8 Pourquoi avons-nous accordé une faible priorité (priorité C) au projet de mettre en place des programmes locaux d'éducation communautaire en matière d'environnement?**

Arrimer notre plan de transport à celui de Montréal qui est en évolution

- Comment allons nous assurer que nos objectifs du plan d'urbanisme s'arrimeront avec le nouveau plan de transport de Montréal?
- Vu l'importance du transport dans notre contribution aux changements climatiques, pourquoi pas réviser la section transport à chaque année afin de maximiser nos plans de réduction de gaz à effet de serre

Les leçons du passé

- Par expérience, certains résultats du passé serviront à nous aider à éviter les mêmes difficultés dans le futur
- Le public a besoin d'une aide objective et indépendante afin d'assurer une vigilance dans notre développement urbain
- Migrer à une approche ISO dans notre livraison de services aux citoyens

Peut-on vraiment garantir que nos derniers terrains riverains resteront propres et protégés?

- Enjeu 5: Objectif 15 Assurer la conservation des éléments significatifs du patrimoine bâti, naturel et archéologique notamment le long du parcours riverain
- Enjeu 4: Objectif 11: Mettre en valeur les cours d'eau et les autres éléments significatifs du paysage urbain de l'arrondissement
- ***Comment le plan d'urbanisme assurera que les terrains identifiés comme importants, restent vraiment protégés si on n'a pas pu garder propre les terrains identifiés comme importants?***
- Qui payera la facture pour nettoyer ces déchets et décontaminer les rives?
- Voir photos prochaines pages



Déchets de construction qui se trouvent sur les terrains riverains des Rapides du Cheval Blanc en proximité du parc Riviera. Ces tiges sont ancrés dans des morceaux de bétons enterrés. Pourquoi avons-nous permis ces déchets dans un territoire maintenant proposé comme un parc? Qui payera la facture pour nettoyer?



Déchets de construction qui se trouvent sur les terrains riverains des Rapides du Cheval Blanc. La mousse épaisse sur le béton suggère que ces déchets datent de plusieurs années. Qui a déposé ces déchets dans un territoire riverain? Qui était responsable du terrain? Qui payera la facture pour nettoyer? Comment allons-nous assurer que ce type de contamination des terrains n'aura pas lieu encore dans d'autres zones importantes?



- Déchets qui se trouvent sur les terrains riverains des Rapides du Cheval Blanc.
- Ces tiges et tuyaux sont ancrés dans des morceaux de bétons enterrés.
- Pourquoi avons-nous permis ces déchets dans un territoire maintenant proposé comme un parc? Qui payera la facture pour nettoyer?
- Comment allons-nous assurer que ce type de contamination des terrains n'aura pas lieu encore dans les zones inondables?



Déchets de construction qui se trouvent sur les terrains riverains des Rapides du Cheval Blanc. Ces tiges et tuyaux sont ancrés dans des morceaux de bétons enterrés. Pourquoi avons-nous permis ces déchets d'être déposés dans ces terrains ? Qui payera la facture pour nettoyer?



Déchets de construction qui se trouvent sur les terrains riverains des Rapides du Cheval Blanc. Ces tiges et tuyaux sont ancrés dans des morceaux de bétons enterrés. Pourquoi avons-nous permis ces déchets d'être déposés dans ces terrains ? Qui payera la facture pour nettoyer?

Impacts de notre dernier dépôt à neige aux Rapides du Cheval Blanc

- Il serait intéressant de revoir pourquoi on a pris la décision dans le passé de permettre un dépôt à neige en proximité des rives de la rivière des prairies
- Récemment un promoteur a du décontaminer le site du dépôt à neige avant de pouvoir y construire
- Puisque le sol était contaminé, est-ce qu'un dépôt à neige en proximité de la rivière et terres humides a permis des contaminants de s'infiltrer dans les sols et eaux avoisinantes?



L'ancien dépôt à neige au Rapides du Cheval Blanc

- Est-ce une dénivellation naturelle ou avons-nous au cours des ans, ajouté du remblayage au dépôt à neige pour faire monter la plaine inondable?

Mur de pierres à valeur archéologique? et culturelle? sur le site de l'écoterritoire des rapides du Cheval Blanc en proximité du dépôt à neige.

Est-ce que la décision d'y mettre un dépôt à neige aux RdCB a fait en sorte que l'on a enterré d'autres items archéologiques sur ce site?



Inquiétudes pour le nouveau dépôt à neige proposé

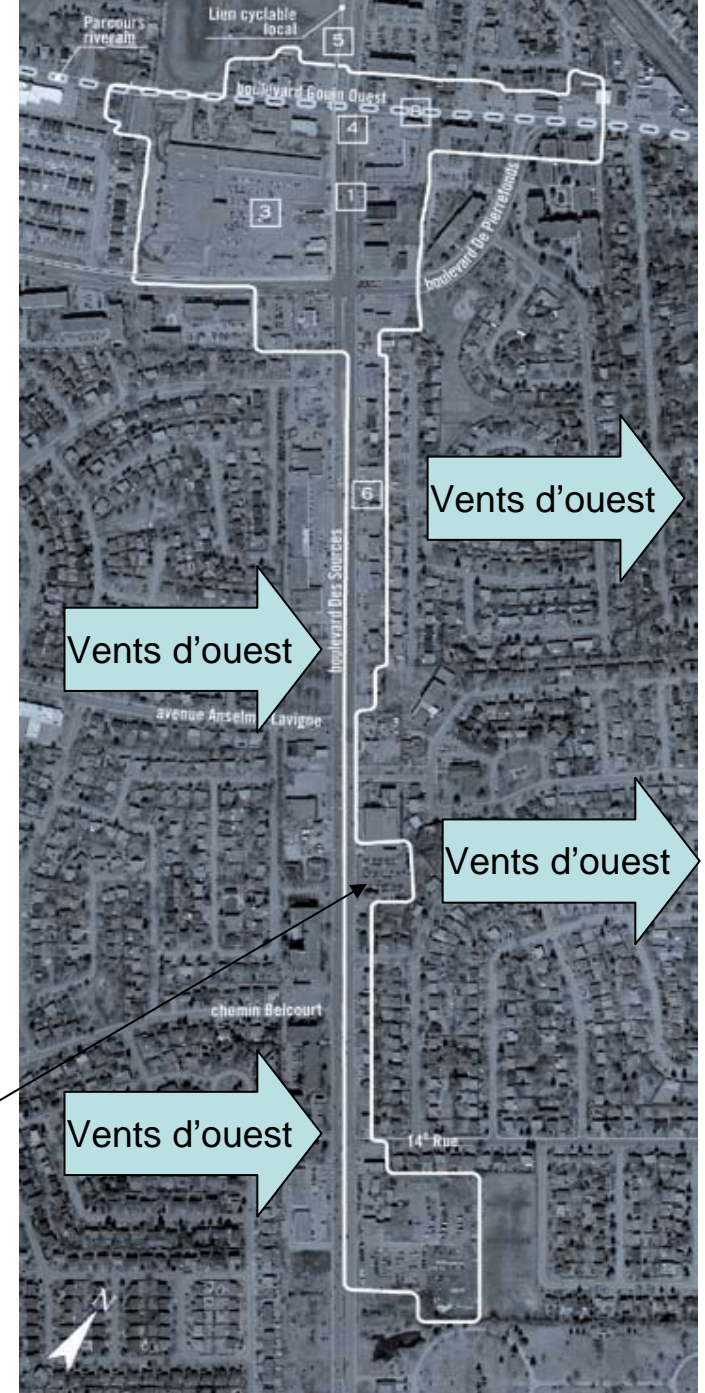
- Comment est-ce que le nouveau dépôt à neige proposé assurera que les contaminations prévues ne poseront pas de risques aux cours d'eau et terrains avoisinant
- Avons-nous bien protégé les aspects culturels et archéologiques possibles provenant du nouveau site prévu pour le dépôt à neige?

Meilleure protection de nos derniers boisés à Roxboro

- La forêt de Roxboro au coin de la 9^e Ave et la rue du Boisé représente possiblement les restes de la forêt originale de Roxboro
- Il nous faut une meilleure gestion de cette petite forêt urbaine: présentement des copeaux de bois sont répartis par Pierrefonds-Roxboro en profondeur dans le sous bois posant un stress sur le sous-bois, et des activités de divers résidents (chiens, coupe de bois) stressent la forêt
- J'aimerais demander que le plan d'urbanisme reconnaisse la valeur écologique, culturelle et éducationnelle de ce dernier et d'autres petits coins de forêt à Roxboro et que l'on mette en place des directives pour mieux les protéger

Les conditions météorologiques devraient être bien mieux considérées lors du développement commercial du Boulevard des Sources et devraient être ajoutées comme un critère de développement à la problématique décrite dans 18.4.3

- Le plan veut développer le potentiel économique du boulevard des Sources
- Il est important de se rappeler que les vents dans ce secteur soufflent en moyenne de la direction de l'ouest et sud-ouest
- Dans le passé, plusieurs commerces ont été établis sur le Boulevard des Sources qui impactent maintenant la qualité de l'air des quartiers avoisinant à Roxboro parce que leur pollution est simplement poussée par les vents vers les secteurs résidentiels plus à l'est
- Vivre dans la pollution des restaurants, ou sentir des vapeurs d'essence posent un risque à la santé
- Voir des exemples sur les pages qui suivent concernant le groupe de restaurants en proximité du Adonis



Certains des restaurants dans le secteur des Sources et Cartier
Plusieurs autres sont situés entre Cartier et Blvd Pierrefonds aussi



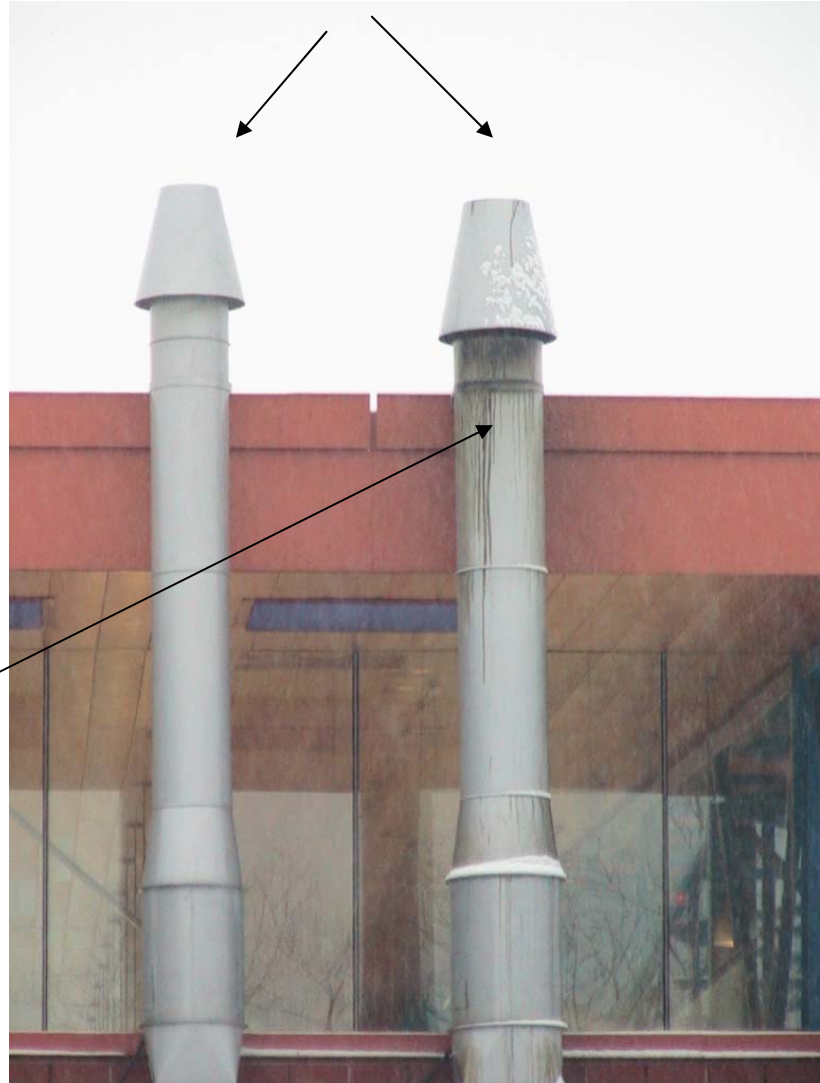
L'exemple d'Adonis: DDO a permis à Adonis d'installer ce type de ventilateur pour leurs BBQ industriels. Les vents de l'ouest poussent la fumée dans le quartier résidentiel avoisinant.



Ces cheminées semblent ne fonctionner correctement – les taches de graisse sur le cote indiquent que la fumée sort autant, si pas plus des cotés que par le haut de la cheminée.

Le quartier de Roxboro à l'est d'Adonis baigne toujours dans de la fumée de BBQ entre 8:00 le matin et 10:00 le soir grace aux magasin Adonis le jours et divers restaurants en soirée

Suite à des plaintes de la part du public (et 2 ans plus tard) Adonis a fait installer ce type de cheminée



Recommandations pour le développement commercial ciblé sur le Boulevard des Sources

- Le plan d'urbanisme de Pierrefonds-Roxboro devrait
 - Reconnaître que les commerces sur des Sources peuvent avoir un impact sur la qualité de l'air des quartiers résidentiels immédiatement à l'est du boulevard des Sources
 - S'assurer de corriger les problèmes de qualité de l'air existant dans les quartiers immédiatement à l'est du boulevard des dangers existants comme ceux décrit sur la page précédente
 - S'assurer que tous les développements de Pierrefonds n'aggrave pas les problèmes de qualité de l'air
 - Mettre en place une stratégie quotidienne pour limiter la pollution des restaurants et stations d'essence et surtout lors d'épisode de smog ou d'inversions météorologique
 - Avant d'approuver tout développement il faudrait inclure une évaluation des impacts prévus sur la qualité de l'air des projets proposés
 - Moderniser les balises d'aménagement de la section 18.4.3 afin d'inclure des évaluations des impacts sur la qualité de l'air des commerces proposés
 - Moderniser les balises d'aménagement de 18.4.3 afin d'inclure des mesure de correction pour améliorer la qualité de l'air à l'est du blvd des Sources en travaillant avec les commerces pour réduire significativement les échappements à l'atmosphère tels que décrit sur les pages ci-dessus et pour les stations d'essence et autres restaurants.

Qu'est-ce que assurera que ce plan d'urbanisme sera respecté si on n'a pas respecté ce dernier en permettant un édifice à 10 étages dans une zone qui ne permettait que 3?

- Notre plan urbain existant permettait des édifices à trois étages en vicinité du boulevard Gouin
- Par contre, l'administration de Pierrefonds est allé contre son plan d'urbanisme à l'époque et a permis une construction de 10 étages
- Le public devrait avoir le droit de bien mieux comprendre les détails particuliers qui ont permis que l'on approuve un édifice à 10 étages lorsque le plan d'urbanisme n'en permettait que 3
- Cette décision d'aller contre son propre plan d'urbanisme est un précédent important qui envoie un signal que les plans d'urbanismes ne doivent pas nécessairement être respectés
- Quels sont les recours disponibles au public pour contester des décisions de leurs conseil qui va à l'encontre du plan d'urbanisme?
- D'un autre coté par contre, si cette adaptation majeure et soudaine du plan d'urbanisme permet des changements majeurs comme celui-ci, n'est-ce pas un précédent pour aussi permettre des changements comme l'inclusion de divers autres changements majeurs comme l'inclusion d'une bien meilleure gestion des impacts environnementaux?

Conclusions - Recommandations finales

- Si l'on considère
- Qu'il y a un très grand volume d'information à considérer de la part du public
- Ce qui paraît être un faible taux de participation aux sessions de consultation
- Que l'exclusion de bonnes portions des contribuables, qui pour des raisons valides, ne sont pas à l'aise à participer à de telles consultations ou à s'informer sur ces dossiers importants dans le contexte qu'il leur est présenté
- Que la science des changements climatiques est maintenant au point que les dirigeants ont de l'information qui leur permettrait d'inclure une gestion de risques dans leurs vision de développement
- Que l'absence de gestion de risques des impacts des changements climatiques posent un risque à l'environnement et des risques prévisibles à la santé des citoyens présents et futurs
- Et que les dirigeants de notre communauté ont une responsabilité de gérer leur communauté afin de minimiser les risques à la population
- Suite sur la prochaine page

Conclusion – Suite de la page précédente

- Et si l'on considère
- Que les documents proposés lors de ces modifications conséquentes (major modifications) au plan d'urbanisme n'incluent pas la gestion de tels risques
- Que l'exclusion de gestion des risques d'impacts environnementaux du plan d'urbanisme fait en sorte que les milieux urbains deviennent plus dangereux suite à une gestion qui exclue ces risques
- Que le plan d'urbanisme proposé n'inclus pas de jalons cibles objectifs pour assurer un développement durable qui tient compte des risques d'impacts gérables et prévisibles qui seraient causés par les changements climatiques auquel nous contribuons
- Suite sur la prochaine page

Conclusion - Suite de la page précédente

- Je demande comme citoyen que ce plan d'urbanisme tel que proposé ne soit pas adopté
- Qu'il soit révisé afin d'inclure des jalons cibles de performances qui démontrent une gestion des risques d'impact environnementaux surtout ceux qui proviennent des changements climatiques
- Qu'il soit révisé afin que Pierrefonds démontre de manière objective, que notre plan d'urbanisme aide à restaurer l'environnement et n'accroît pas les risques à la santé des citoyens
- Qu'il soit révisé afin de mettre en place une gestion qui minimise les risques et impacts aux générations futures
- Et que les documents révisés soient resoumis à une consultation publique qui sera plus proactive à impliquer un dialogue avec une majorité de contribuables
- Et seulement par la suite aux corrections demandées et consultations améliorées que le plan d'urbanisme puisse de nouveau être considéré à être adopté
- Ceci nouveau document aura donc été amélioré d'une manière plus complète d'information importante et de manière équitable pour les citoyens d'aujourd'hui et pour la prochaine génération de Pierrefonds.
- Lewis Poulin, Pierrefonds-Roxboro

Conclusion

Suite de la page précédente