



Table des préfets et élus
de la **couronne Nord**

Commentaires de la TPÉCN
sur le Projet préliminaire de PMAD révisé

6 juillet 2023

TABLE DES MATIÈRES

PRÉAMBULE	3
INTRODUCTION	4
1. COMMENTAIRES SUR LA TOILE DE FOND	6
<i>Appui aux enjeux soulevés au projet de PMAD révisé</i>	
<i>La reconnaissance des particularités et de l'apport des 5 secteurs de la CMM</i>	
2. COMMENTAIRES SUR LES ORIENTATIONS	8
3. COMMENTAIRES SUR LES OBJECTIFS ET CRITÈRES DE L'ORIENTATION 1	9
<i>Critère 1.1.1 Délimitation du périmètre métropolitain</i>	
<i>Critère 1.1.2 Modification du périmètre métropolitain</i>	
<i>Critère 1.1.3 Définition des territoires voués à l'urbanisation optimale de l'espace</i>	
<i>Critère 1.1.4 Identification des secteurs de planification intégrée aménagement-transport (PIAT) et des espaces stratégiques de redéveloppement (ESR)</i>	
<i>Objectif 1.2. Optimiser le développement urbain dans le périmètre métropolitain</i>	
<i>Critère 1.2.1 Définition des seuils minimaux de densité résidentielle</i>	
<i>Critère 1.2.2 Consolidation et densification des grands pôles économiques</i>	
<i>Critère 1.3.1 Aménagement de milieux de vie complets</i>	
<i>Critère 1.3.2 Définition de cibles de logements sociaux et abordables</i>	
<i>Objectif 1.4 Protéger le territoire agricole et renforcer l'autonomie alimentaire du Grand Montréal</i>	
<i>Critère 1.4.1 Respect des limites actuelles du territoire agricole</i>	
4. COMMENTAIRES SUR LES OBJECTIFS ET CRITÈRES DE L'ORIENTATION 2	18
<i>Objectif 2.1 Hausser à 50 % la part modale des déplacements effectués par transport actif et collectif d'ici 2050</i>	
<i>Critère 2.1.1 Modernisation et développement du Réseau métropolitain de transport collectif métropolitain structurant</i>	
<i>Critère 2.3.1 Identification du réseau métropolitain de transport collectif structurant</i>	
<i>Critère 2.4.1 Identification et optimisation du Réseau routier métropolitain</i>	
5. COMMENTAIRES SUR LES OBJECTIFS ET CRITÈRES DE L'ORIENTATION 3	21

COMMENTAIRES DE LA TPÉCN SUR LE PROJET PRÉLIMINAIRE DE PMAD RÉVISÉ

PRÉAMBULE

La Table des préfets et élus de la couronne Nord (TPÉCN) est animée d'un esprit de solidarité dans la résolution des grands enjeux soulevés au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). C'est dans cet esprit que se situent notre contribution et notre participation à la présente consultation de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) sur le Projet préliminaire de PMAD révisé. Nous cherchons à créer une réelle convergence de vision et d'intérêt entre toutes les parties prenantes au Projet métropolitain.

Plusieurs de nos commentaires auraient pu être regroupés sous les trois enjeux suivants et soulevés dans plusieurs de nos commentaires :

- *Que les orientations, objectifs et critères du PMAD soient élaborés en tenant compte de l'intérêt collectif et des particularités territoriales des cinq secteurs de la CMM;*
- *Que les orientations, objectifs et critères du PMAD soient élaborés en respect des échelles de planification des différentes instances municipales concernées : la CMM, les MRC et les municipalités;*
- *Que le développement d'un réseau structurant et performant de transport collectif constitue une condition préalable à l'atteinte des objectifs métropolitains en matière de densification du territoire et de protection des milieux naturels et du territoire agricole.*

Nous avons cependant conservé l'ordre de présentation des orientations, objectifs et critères du Projet préliminaire de PMAD révisé afin d'en faciliter les ajustements proposés par la TPÉCN.

COMMENTAIRES DE LA TPÉCN SUR LE PROJET PRÉLIMINAIRE DE PMAD RÉVISÉ

INTRODUCTION

Le 1^{er} mai 2023, la CMM transmettait, pour commentaires, aux MRC et aux agglomérations un *Projet préliminaire de PMAD révisé* dans le cadre de l'élaboration du *Premier projet pour un PMAD révisé (PPPMADR)*. Tel que mentionné, ce *Projet préliminaire de PMAD révisé* soumis pour commentaires est divisé en quatre chapitres :

- Le premier chapitre dresse la toile de fond, dans laquelle s'inscrit le PPPMADR, en traitant notamment du cadre institutionnel du Grand Montréal, du développement durable et des enjeux d'aménagement liés à l'urgence climatique ainsi qu'à l'habitation;
- Le deuxième chapitre présente l'ensemble des orientations, des objectifs et des critères pour l'aménagement et le développement durables du Grand Montréal;
- Le troisième chapitre porte sur les différents mécanismes de coordination prévus entre la CMM et le gouvernement du Québec afin d'assurer la mise en œuvre du PMAD;
- La dernière section expose l'approche proposée pour assurer le suivi de cette nouvelle mouture du PMAD.

La TPÉCN remarque que le troisième et le quatrième chapitre sont absents du document. Compte tenu entre autres des impacts financiers majeurs (non quantifiés par la CMM) sur les municipalités de plusieurs des objectifs et critères du *Projet préliminaire de PMAD révisé* soumis pour consultation, les différents mécanismes de coordination prévus entre la CMM et le gouvernement du Québec seront essentiels afin d'assurer la mise en œuvre du PMAD. Le PMAD révisé établira les orientations et objectifs métropolitains d'aménagement et de développement pour les trente prochaines années (horizon 2046 ou 2050, selon les objectifs et critères proposés) et constituera l'encadrement auquel chacune des MRC et municipalités de la région devra se conformer. Or, l'historique récent démontre la difficulté de prévoir la conjoncture à long terme (impacts de la pandémie du Covid-19, impacts des changements climatiques, crise du logement, etc.). Dans un tel contexte, les mécanismes de suivi du PMAD révisé s'avèrent aussi un élément d'importance.

LA TPÉCN AURAIT SOUHAITÉ EXPRIMER SES COMMENTAIRES SUR CES ÉLÉMENTS, NOMMÉMENT SUR LES MÉCANISMES DE COORDINATION PRÉVUS ENTRE LA CMM ET LE GOUVERNEMENT DU QUÉBEC POUR LA MISE EN ŒUVRE ET SUR L'APPROCHE PROPOSÉE POUR ASSURER LE SUIVI DU PMAD RÉVISÉ.

Le *Projet préliminaire de PMAD révisé* soumis pour consultation est volumineux, comprenant :

- 3 orientations;
- 15 objectifs;
- 46 critères, dont la plupart sont des critères prescriptifs demandant aux MRC et agglomérations d'insérer dans leur outil de planification régionale des objectifs, des planifications particulières, des cibles, des mesures de mise en œuvre, etc.

Compte tenu de l'ampleur des modifications apportées au PMAD en vigueur, la période accordée aux MRC et agglomérations pour commenter le *Projet préliminaire de PMAD révisé* a été pour le moins expéditive (60 jours) et plusieurs questionnements et demandes de précisions sur les exigences demandées aux MRC dans ce document sont toujours en discussions entre nos MRC et la CMM.

COMMENTAIRES DE LA TPÉCN SUR LE PROJET PRÉLIMINAIRE DE PMAD RÉVISÉ

Suite aux commentaires qui lui seront transmis, la CMM prévoit soumettre à son Conseil, au mois de septembre, un *Premier projet pour un PMAD révisé* (PPPMADR) pour adoption. Ce PPPMADR sera soumis à la ministre des Affaires municipales qui, dans les 180 jours qui suivent sa réception, doit transmettre un avis à la CMM qui indique les orientations gouvernementales qui concernent son territoire et toute objection eu égard à ces orientations. Le PPPMADR sera aussi soumis aux MRC et agglomérations qui pourront alors donner leur avis à la CMM, exprimé par résolution, dans les 120 jours qui en suivent la transmission.

DANS UN TEL CONTEXTE, NOUS PRÉCISONS QUE LES COMMENTAIRES TRANSMIS DANS CE DOCUMENT REPRÉSENTENT UN PREMIER POSITIONNEMENT DE LA TPÉCN ET NOUS RECOMMANDONS À LA CMM DE POURSUIVRE EN CONTINU SES DÉMARCHES AUPRÈS DES MRC ET MUNICIPALITÉS CONCERNANT LES QUESTIONNEMENTS ET DEMANDES DE PRÉCISION DEMANDÉS PAR CES DERNIÈRES SUR LE CONTENU DU PROJET PRÉLIMINAIRE DE PMAD RÉVISÉ.

COMMENTAIRES DE LA TPÉCN SUR LE PROJET PRÉLIMINAIRE DE PMAD RÉVISÉ

1. COMMENTAIRES SUR LA TOILE DE FOND

Appui aux enjeux soulevés au projet de PMAD révisé

Tel que mentionné par la CMM dans son *Projet*, le PMAD révisé s'inscrit résolument sous le signe du développement durable ainsi que de la lutte et de l'adaptation aux changements climatiques. La CMM fait le pari que les orientations, les objectifs et les critères révisés permettront de relever les défis qui se dressent à l'horizon de 2046.

LA TPÉCN APPUIE LA CMM SUR CES ENJEUX.

La reconnaissance des particularités et de l'apport des 5 secteurs de la CMM

Tel qu'énoncé au PMAD adopté en 2011, le PMAD doit constituer un projet rassembleur dans lequel se retrouvent les élus du Grand Montréal, le gouvernement du Québec, les citoyens et la société civile. Pour y arriver, les orientations, les objectifs et les critères du PMAD reposent sur les principes et les choix suivants :

- La reconnaissance du caractère polycentrique de la région ;
- La reconnaissance de l'apport de chaque secteur — Montréal, Laval, Longueuil, couronne Nord et couronne Sud — comme composantes dynamiques dans le développement économique de la région métropolitaine;
- La promotion d'un développement économique, social, environnemental et culturel selon une approche polycentrique;
- Une connaissance fine et continue des espaces disponibles pour en assurer une offre suffisante afin d'accueillir la croissance démographique et économique et, ainsi, favoriser l'accroissement de la richesse collective;
- Une augmentation de l'offre de transport visant une utilisation accrue des transports en commun et du transport actif ainsi que la réduction des émissions de GES;
- Une gestion de l'urbanisation réalisée selon une approche modulée et graduelle.

OR, LE PROJET PRÉLIMINAIRE DE PMAD RÉVISÉ SOUSTRAIT TOUTE RÉFÉRENCE AUX PRINCIPES ÉNONCÉS AU PMAD EN VIGUEUR ET FAVORISANT UN DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, SOCIAL, ENVIRONNEMENTAL ET CULTUREL SELON UNE APPROCHE POLYCENTRIQUE. Nous constatons en effet que la section énonçant les conditions gagnantes (principes) sur lesquels reposent les orientations, objectifs et critères du présent PMAD a été soustraite du *Projet préliminaire de PMAD révisé* soumis pour consultation.

Ce constat n'est pas sans effet. L'appréciation globale des objectifs et critères proposés au *Projet préliminaire de PMAD révisé* laisse nettement voir un changement d'approche à la stratégie de planification métropolitaine. Plusieurs des objectifs, cibles et critères favorisent une approche uniforme sur le territoire métropolitain sans tenir compte des particularités propres aux milieux. À l'instar de la volonté gouvernementale qui, dans le cadre de la mise en œuvre de la Politique nationale d'architecture et d'aménagement du territoire, mise sur un travail collaboratif entre les instances municipales et gouvernementales, nous souhaitons que la CMM mette en place des processus collaboratifs qui laissent place aux particularités territoriales de chaque MRC. La TPÉCN

COMMENTAIRES DE LA TPÉCN SUR LE PROJET PRÉLIMINAIRE DE PMAD RÉVISÉ

est d'avis que la diversité du territoire métropolitain contribue à la force, à la richesse et à l'attractivité du Grand Montréal.

LA TPÉCN DEMANDE QUE LA SECTION ÉNONÇANT LES CONDITIONS GAGNANTES (PRINCIPES) SUR LESQUELLES REPOSENT LES ORIENTATIONS, OBJECTIFS ET CRITÈRES DU PRÉSENT PMAD SOIT RECONDUITE AU PREMIER PROJET DE PMAD RÉVISÉ.

2. COMMENTAIRES SUR LES ORIENTATIONS

En continuité avec le PMAD adopté EN 2011 par la CMM, le *Projet préliminaire de PMAD révisé* propose d'agir sur trois fronts, celui de l'aménagement, celui du transport et celui de l'environnement. Les trois orientations du *Projet préliminaire de PMAD révisé* sont :

- ORIENTATION 1 : Un grand Montréal avec des milieux de vie durables
- ORIENTATION 2 : Un Grand Montréal avec des réseaux et des équipements de transport soutenant la mobilité durable
- ORIENTATION 3 : Un Grand Montréal avec un environnement naturel, culturel, paysager et patrimonial protégé et mis en valeur

La TPÉCN constate que l'orientation 1 demeure inchangée par rapport au PMAD actuel. De même, le sens général de l'orientation 3 est maintenu. Cependant, la TPÉCN relève un changement important concernant l'orientation 2 par rapport au PMAD en vigueur. L'orientation 2 du PMAD actuel se lit comme suit : *Un Grand Montréal avec des réseaux de transport performants et structurants*. En lien avec cette orientation, les objectifs et critères du PMAD en vigueur visent : de développer le réseau de transport en commun métropolitain afin de hausser la part modale du transport en commun, à 30 % de l'achalandage en période de pointe du matin d'ici 2021 et à 35 % d'ici 2031.

Or, le nouveau libellé de l'orientation 2 proposé AU *Projet préliminaire de PMAD révisé* enlève toute référence au rôle structurant des transports collectifs, rôle pourtant essentiel à l'atteinte des objectifs de densification accrue du territoire et d'augmentation de l'utilisation du TC qui sont proposés par la CMM aux MRC et aux municipalités. Pour la TPÉCN, la nécessité d'accroître l'offre et la qualité du transport collectif dans chaque secteur de la CMM EST UNE PRIORITÉ de manière à assurer l'attractivité et la compétitivité du Grand Montréal, mais surtout de répondre aux besoins de tous les résidents.

LA TPÉCN RÉITÈRE SON ENGAGEMENT ENVERS LES TROIS GRANDES ORIENTATIONS DU PMAD ET DEMANDE À LA CMM DE MAINTENIR LE RÔLE STRUCTURANT DES TRANSPORTS COLLECTIFS À L'ORIENTATION 2 DU PREMIER PROJET DE PMAD RÉVISÉ, COMME LIBELLÉ DANS LE PMAD ADOPTÉ EN 2011 PAR LA CMM.

3. COMMENTAIRES SUR LES OBJECTIFS ET CRITÈRES DE L'ORIENTATION 1

Critère 1.1.1 Délimitation du périmètre métropolitain

Selon la CMM, le périmètre métropolitain prévu jusqu'en 2046 demeure essentiellement le même que celui en vigueur lors de l'adoption du premier PMAD, le 8 décembre 2011. Or, pour plusieurs des MRC de la couronne Nord, les limites du périmètre métropolitain nécessitent des corrections. À l'instar de la CMM, la TPÉCN reconnaît l'importance de la protection et du maintien de la zone agricole et de la protection des milieux naturels. Cependant, des erreurs et des incohérences se sont glissées dans les limites et nous demanderons qu'elles soient corrigées.

DANS LE RESPECT DE L'OBJECTIF MÉTROPOLITAIN, LA TPÉCN DEMANDE À LA CMM D'INCLURE AU PREMIER PROJET DE PMAD RÉVISÉ LES DEMANDES DES MRC DE LA COURONNE NORD CONCERNANT DES MODIFICATIONS AU PÉRIMÈTRE MÉTROPOLITAIN POUR DES SECTEURS SITUÉS À L'EXTÉRIEUR DE LA ZONE AGRICOLE PROTÉGÉE ET HORS DES MILIEUX NATURELS.

Critère 1.1.2 Modification du périmètre métropolitain

Le critère 1.1.2 proposé indique que la CMM : peut considérer une demande de modification au périmètre métropolitain pour répondre aux besoins particuliers en espaces institutionnels, économiques ou résidentiels exprimés par une MRC ou une agglomération. Une telle demande sera notamment examinée à la lumière de la disponibilité des terrains à développer et à redévelopper sur l'ensemble du territoire métropolitain, l'offre de terrains dans le secteur visé et leurs contraintes (insertion, techniques, tenure) ainsi que l'échéancier du projet de développement motivant la demande de modification.

Le conditionnel « la CMM peut considérer une demande » laisse une marge discrétionnaire non désirable à l'administration de la CMM dans l'application de ce critère.

LA TPÉCN DEMANDE QUE LE CRITÈRE INDIQUE QUE LA CMM DOIT ANALYSER TOUTE DEMANDE DE MODIFICATION DUMENT COMPLÉTÉE PAR UNE MRC OU UNE AGGLOMÉRATION DE SON TERRITOIRE.

La CMM propose que l'analyse de la demande soit faite « en considérant la disponibilité de terrains à développer ou à redévelopper sur l'ensemble du territoire métropolitain ». La TPÉCN est d'avis que cette considération est en contradiction avec la prémisse que les demandes de modification s'inscrivent pour répondre à des besoins particuliers et répondant à des problématiques locales (à l'échelle de la municipalité) ou régionales (à l'échelle de la MRC) et qu'il y aura toujours, quelque part sur le territoire métropolitain, une disponibilité de terrain à développer. La TPÉCN est d'avis que l'analyse de toute demande de modification au périmètre métropolitain doit plutôt évaluer l'impact de la demande sur les objectifs et critères du PMAD,

LA TPÉCN RECOMMANDE QUE L'ANALYSE DES DEMANDES DE MODIFICATION DU PÉRIMÈTRE MÉTROPOLITAIN SOIT FAITE EN CONSIDÉRANT LES IMPACTS DE LA DEMANDE SUR LES OBJECTIFS MÉTROPOLITAINS DE MISE EN VALEUR DU TERRITOIRE AGRICOLE ET DE PROTECTION ET MISE EN VALEUR DES MILIEUX NATURELS. LA TPÉCN PROPOSE ÉGALEMENT QUE LA CMM PRENNE EN

COMMENTAIRES DE LA TPÉCN SUR LE PROJET PRÉLIMINAIRE DE PMAD RÉVISÉ

CONSIDÉRATION L'APPLICATION DE MESURES DE COMPENSATION, LE CAS ÉCHÉANT, ET LORSQUE CELLES-CI SONT APPLICABLES À L'INTÉRIEUR DU TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN.

Parmi les autres critères d'analyse énumérés à la page 61 du *Projet préliminaire de PMAD révisé*, la CMM indique que la demande de modification du périmètre métropolitain sera analysée, entre autres, sur la base de « *La localisation à proximité des équipements de transport collectif, actuels et prévus, de grande capacité et de capacité intermédiaire.* » La TPÉCN est d'avis que le critère de proximité des équipements de transport collectif de grande capacité et de capacité intermédiaire est préjudiciable pour plusieurs des municipalités de la couronne Nord qui ne disposent pas d'équipements de ce type, et ce malgré les demandes répétées de la couronne Nord pour développer une offre de transport collectif structurante sur son territoire. LA TPÉCN DEMANDE LE RETRAIT DE CE CRITÈRE D'ANALYSE DANS LE PREMIER PROJET DE PMAD RÉVISÉ.

Enfin, la TPÉCN est d'avis que la CMM introduit des critères d'analyse qui vont au-delà des objectifs énoncés au *Projet préliminaire de PMAD révisé*, tels que :

- L'impact du projet de développement sur les équipements et les infrastructures (réseau routier, transport collectif, aqueducs, égouts, usines d'épuration et de traitement des eaux usées, etc.) ;
- Les effets induits du projet de développement sur les autres activités urbaines ;
- La nécessité d'agrandissement d'une entreprise ou d'une institution existante ;
- La nécessité qu'une nouvelle entreprise ou une nouvelle institution soit localisée près d'autres entreprises ou institutions existantes ;
- La nécessité de disposer de terrains de grandes superficies ;
- La nécessité d'établir des services et des équipements gouvernementaux afin de répondre aux besoins de la population.

LA TPÉCN DEMANDE QUE LE PREMIER PROJET DE PMAD RÉVISÉ IDENTIFIE POUR CHACUN DES CRITÈRES D'ANALYSE, LES OBJECTIFS MÉTROPOLITAINS EN VERTU DESQUELS LES DEMANDES DE MODIFICATION AU PÉRIMÈTRE MÉTROPOLITAIN SERONT ANALYSÉES.

Critère 1.1.3 Définition des territoires voués à l'urbanisation optimale de l'espace

La TPÉCN prend acte de la proposition du *Projet préliminaire de PMAD révisé* d'inclure comme territoires métropolitains voués à l'urbanisation optimale de l'espace les secteurs suivants :

- Les secteurs de planification intégrée aménagement-transport (secteurs PIAT) identifiés au critère 1.1.4; et,
- Les espaces stratégiques de redéveloppement (ESR) identifiés au critère 1.1.4;

et demande aux MRC et aux agglomérations d'intégrer à leur SAD un objectif visant à prioriser le développement et le redéveloppement dans les secteurs PIAT et les ESR qui en font partie.

Le critère 1.1.3 fait également référence à l'identification de « *centralités locales* » (centres-villes, grandes artères, rues commerciales et noyaux urbains ou villageois). Ces secteurs seront sujets à l'exigence d'inclure, au document complémentaire du SAD, que les municipalités adoptent notamment des PPU axés sur une planification intégrée aménagement-transport (critère 1.3.1).

COMMENTAIRES DE LA TPÉCN SUR LE PROJET PRÉLIMINAIRE DE PMAD RÉVISÉ

La TPÉCN est d'avis qu'une telle exigence déborde le cadre de référence auquel doivent répondre les objectifs métropolitains en matière d'aménagement et de développement du Premier projet de PMAD révisé. Le qualificatif « *local* » indique que ces centralités n'ont pas d'incidence métropolitaine et ne devraient pas être considérées dans une planification métropolitaine. Les orientations gouvernementales en matière d'aménagement (OGAT) pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal en vue de l'élaboration d'un PMAD n'incluent pas d'attente envers la CMM pour ce niveau de planification.

LA TPÉCN DEMANDE DE RETIRER DU PREMIER PROJET DE PMAD RÉVISÉ LES OBJECTIFS ET LES CRITÈRES AFFÉRENTS AUX « CENTRALITÉS LOCALES ».

Critère 1.1.4 Identification des secteurs de planification intégrée aménagement-transport (PIAT) et des espaces stratégiques de redéveloppement (ESR)

Le critère demande aux MRC et aux agglomérations d'intégrer à leur SAD les secteurs PIAT, identifiés à la Carte 11 du *Projet préliminaire de PMAD révisé*. La TPÉCN est d'avis que la délimitation des secteurs PIAT et des ESR au *Projet préliminaire de PMAD révisé* est basée sur une approche théorique et appliquée de manière uniforme sur l'ensemble du territoire métropolitain, sans tenir compte des particularités du milieu, dont les caractéristiques du milieu bâti et du lotissement, le patrimoine, la capacité des infrastructures, etc.

Concernant les ESR, ces derniers ne devraient pas faire l'objet d'un seuil de densité applicable uniforme à l'échelle de la CMM. La TPÉCN est d'avis que l'imposition d'un seuil uniforme de densité de 300 log. / ha pour de tels espaces engendrent des problématiques d'insertion et de cohabitation avec le milieu environnant. Une définition de ESR dans le premier projet de PMAD révisé serait préférable à une identification précise des secteurs sur le territoire afin notamment d'éviter les spéculations foncières et les pressions sur les milieux.

En termes de priorisation du développement, l'objectif 1.2 du *Projet préliminaire de PMAD révisé* est d'orienter 70 % du développement dans les secteurs PIAT. La capacité totale d'accueil de nouveaux logements dans les aires PIAT et ESR de l'ensemble de la CMM est estimée à 596 373 logements (voir tableau, page suivante) si les seuils de densité minimaux proposés sont appliqués. La ventilation par secteur de la CMM du potentiel d'accueil de nouveaux logements révèle que la couronne Nord est largement défavorisée par cette stratégie métropolitaine d'optimisation du développement à l'intérieur des aires PIAT et ESR. La TPÉCN constate qu'une part importante, sinon majoritaire, des espaces de développement et de redéveloppement stratégique des MRC de la couronne Nord se localisent hors des secteurs prioritaires identifiés par la CMM.

COMMENTAIRES DE LA TPÉCN SUR LE PROJET PRÉLIMINAIRE DE PMAD RÉVISÉ

Capacité d'accueil des aires PIAT et ESR

Secteur de la CMM	Nb. Log.	Part relative dans la CMM
Couronne Nord	37 753	6,3 %
Laval	70 760	11,9 %
Agglomération de Montréal	266 240	44,5 %
Agglomération de Longueuil	144 373	24,2 %
Couronne Sud	78 247	13,1 %
Total	596 373	

Source : Chambre de commerce du Montréal métropolitain. *Bâtir plus, plus vite et mieux : pour une stratégie de densification intelligente du Grand Montréal qui répond aux besoins d'habitation*. Juin 2023. Page 40.

Compte tenu de l'objectif 1.2 du Projet préliminaire de PMAD révisé qui est d'orienter 70 % du développement dans les secteurs PIAT, il serait déplorable de prioriser certains projets de moins bonne qualité que d'autres, simplement parce qu'ils sont localisés « *au bon endroit* » du point de vue de la CMM.

La TPÉCN est d'avis que le *Premier projet de PMAD révisé* doit donner aux MRC plus de latitude pour déterminer le périmètre des secteurs PIAT, CTC et ESR en fonction de leurs réalités territoriales actuelles et projetées. De plus, les municipalités devraient avoir la possibilité d'établir ses priorités de développement, à même son plan d'urbanisme, en fonction de ses réalités territoriales.

LA TPÉCN RECOMMANDE QUE LE PREMIER PROJET DE PMAD RÉVISÉ ÉNONCE LES DISPOSITIONS CONFÉRANT AUX MRC ET AUX MUNICIPALITÉS LE SOIN DE DÉLIMITER LES SECTEURS DE PLANIFICATION INTÉGRÉE AMÉNAGEMENT-TRANSPORT (PIAT) ET LES ESPACES STRATÉGIQUES DE REDÉVELOPPEMENT (ESR) DANS LES OUTILS D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DES MRC OU DES MUNICIPALITÉS LOCALES.

Objectif 1.2. Optimiser le développement urbain dans le périmètre métropolitain

Tel qu'énoncé à l'objectif 1.2, le *Projet préliminaire de PMAD révisé* mise en priorité un développement plus compact et plus dense du territoire métropolitain aux abords des points d'accès du réseau structurant de transport collectif (aires TOD) ainsi que dans les corridors de transport collectif (CTC), qui constituent des secteurs voués à la planification intégrée aménagement-transport (secteurs PIAT). Pour la CMM, les secteurs PIAT sont les espaces prioritaires de densification pour favoriser la création de milieux de vie complets et la transition écologique.

Tel que mentionné au *Projet préliminaire de PMAD révisé* (p. 45), la stratégie de densification de la CMM concentrée autour des principaux points d'accès et des corridors du transport collectif vise une utilisation accrue des transports collectifs et actifs et un transfert modal vers ces modes

COMMENTAIRES DE LA TPÉCN SUR LE PROJET PRÉLIMINAIRE DE PMAD RÉVISÉ

alternatifs à l'auto-solo. La CMM mentionne également à l'objectif 1.2 que la « *densification favorise le transfert modal de l'automobile vers les transports actifs et collectifs* ». La CMM dresse un bilan positif de cette approche eu égard aux dix années de mise en œuvre du PMAD. Or, sur la couronne Nord, le bilan n'est pas positif. L'analyse des aires TOD de la couronne Nord réalisée dans le cadre du mémoire de la TPÉCN sur le *Projet de PSD* de l'ARTM a démontré que les aires TOD de la couronne Nord ont plutôt contribué faiblement à remplir les objectifs d'utilisation du transport en commun visé par le PMAD. L'analyse de la part modale des déplacements des résidents des aires TOD de la couronne Nord révèle que leur profil en termes de mobilité ressemble à celui identifié de l'ensemble des résidents de la couronne Nord, à savoir que l'usage de l'auto reste prédominant à 90 %.

L'incapacité des aires TOD de la couronne Nord à remplir la stratégie d'aménagement du PMAD n'est pas sans raison. La piètre qualité des services de transport en commun de nos aires TOD en termes de fréquence (nombre de départ) et d'amplitude (service offert en périodes de pointe et hors pointe, les jours de semaine et de week-end) y est la principale raison. Depuis l'adoption du PMAD en 2011, les municipalités ont densifié la fonction résidentielle dans les aires TOD. Cependant, le développement de l'offre de service en TC n'a pas suivi. Pire, nos municipalités ont densifié la fonction résidentielle dans des aires TOD identifiées au PMAD n'ayant toujours aucun service de transport collectif et pour lesquelles les projets de transport collectif ont été retirés. C'est le cas des aires TOD suivantes :

- Aire TOD de la gare projetée de Boisbriand;
- Aire TOD du stationnement projeté de Bois-des-Filion;
- Aire TOD de la gare projetée de Charlemagne;
- Aire TOD de la gare projetée de L'Assomption.

Pour les vingt prochaines années (horizon 2046), le *Projet préliminaire de PMAD révisé* préconise une augmentation des seuils minimaux de densité dans les secteurs PIAT. Il révisé à la hausse les seuils minimaux des secteurs désignés dans le premier PMAD et il prescrit également des seuils minimaux dans les corridors de transport collectif (CTC) et dans les espaces stratégiques de redéveloppement (ESR) situés dans les secteurs PIAT. À cet effet, la CMM demande aux MRC d'intégrer dans leur planification une densification accrue des aires PIAT en amont des investissements de transport collectif (p. 138). De plus, la CMM mentionne au critère 2.1.1 que « *Le PMAD ne crée aucune obligation quant à l'échéance et aux modalités de réalisation des équipements et des infrastructures qui y sont prévus* » (le texte fait référence aux équipements et infrastructures de transport collectif).

À l'instar de la CMM, la TPÉCN est d'avis que le réseau de transport en commun métropolitain structurant constitue l'armature du développement urbain dans la CMM. Cependant, compte tenu de l'expérience du premier PMAD, la TPÉCN est en désaccord lorsque la CMM mentionne que la prise en compte des projets de développement de transport collectif par les MRC dans leur planification permettra la densification en amont des investissements ce qui pourrait contribuer à justifier leur réalisation. La TPÉCN constate que le succès d'une véritable stratégie d'aménagement-transport repose avant tout sur le déploiement d'une offre structurante et de qualité de transport collectif (en termes de fréquence et d'amplitude). Aussi, la couronne Nord est prête à relever le défi d'une densification de son territoire À LA CONDITION QUE les autorités

COMMENTAIRES DE LA TPÉCN SUR LE PROJET PRÉLIMINAIRE DE PMAD RÉVISÉ

responsables de la mobilité s'engagent PRÉALABLEMENT sur un projet de transport collectif structurant.

COMPTE TENU DE L'EXPÉRIENCE DES DIX DERNIÈRES ANNÉES DE MISE EN ŒUVRE DU PMAD, LA TPÉCN CONSIDÈRE QUE LA MISE EN PLACE D'UN RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT COLLECTIF DANS TOUS LES SECTEURS DE LA CMM CONSTITUE UNE CONDITION PRÉALABLE À L'ATTEINTE DE LA STRATÉGIE MÉTROPOLITAINE DE DENSIFICATION DES AIRES PIAT PROPOSÉES AU PROJET PRÉLIMINAIRE DE PMAD RÉVISÉ. DE PLUS, LA TPÉCN RECOMMANDE QUE LE PREMIER PROJET DE PMAD RÉVISÉ ÉNONCE AU CRITÈRE 1.1.3 LES CRITÈRES DE PERFORMANCE DES MODES STRUCTURANTS DE TRANSPORT COLLECTIF (EN TERMES DE QUALITÉ, DE FRÉQUENCE ET D'AMPLITUDE) NÉCESSAIRES À UNE DENSIFICATION ACCRUE DES AIRES PIAT.

Critère 1.2.1 Définition des seuils minimaux de densité résidentielle

La CMM demande aux MRC et aux agglomérations d'intégrer dans leur SAD les seuils minimaux de densité prescrits par le PMAD pour les secteurs PIAT et les ESR qui en font partie ainsi que pour les secteurs hors PIAT. Les seuils minimaux de densité résidentielle des secteurs PIAT sont spécifiés à l'annexe 2 du *Projet préliminaire de PMAD révisé*. La CMM demande aux MRC et aux agglomérations de moduler, dans leur SAD, leur seuil minimal de densité hors PIAT prescrit par le PMAD à l'échelle de chacune des municipalités de leur territoire, afin de mieux refléter les réalités et caractéristiques locales.

Tel que mentionné précédemment, la TPÉCN est d'avis que le pari d'aménagement de la CMM visant une amplification du processus de densification des aires PIAT en amont de la mise en place d'un réseau de transport collectif structurant est voué à l'échec. La TPÉCN est également d'avis qu'une densification accrue du territoire à l'intérieur des aires PIAT doit se faire dans le cadre d'une planification détaillée tenant compte des caractéristiques du milieu (bâti existant, contraintes naturelles et anthropiques) et de la capacité actuelle et planifiée des Infrastructures municipales (égout, aqueduc), des infrastructures de transport (routières et transport en commun) et des services municipaux et gouvernementaux (loisir, bibliothèques, caserne de pompier, police, hôpital, CLSC, école, etc.). La demande d'intégrer des cibles minimales de densité couvrant l'ensemble du territoire hors PIAT soulève également de multiples enjeux d'application sur le territoire.

LA TPÉCN DEMANDE À LA CMM DE SE RÉFÉRER AUX COMMENTAIRES ET RECOMMANDATIONS DES MRC ET MUNICIPALITÉS DE LA COURONNE NORD CONCERNANT LES ENJEUX ET LES CONTRAINTES D'APPLICATION SUR LE TERRITOIRE DU CRITÈRE 1.2.1 ET D'APPORTER LES AJUSTEMENTS DEMANDÉS AU PREMIER PROJET DE PMAD RÉVISÉ.

Concernant la densification douce, la CMM demande aux MRC et aux agglomérations d'exiger au document complémentaire que les municipalités adoptent des dispositions visant à encadrer la densification douce, notamment par le biais du règlement de zonage concernant les logements intergénérationnels et les unités d'habitation accessoires (UHA). La TPÉCN est d'avis que l'application mur à mur d'une telle approche sur l'ensemble du territoire métropolitain va à l'encontre du respect minimal des compétences municipales en matière de réglementation d'urbanisme et de l'imputabilité des élus municipaux vis-à-vis leurs citoyens. Nous sommes d'avis

COMMENTAIRES DE LA TPÉCN SUR LE PROJET PRÉLIMINAIRE DE PMAD RÉVISÉ

qu'une telle proposition doit faire l'objet d'une décision de chacune des instances municipales concernées.

LA TPÉCN DEMANDE DE RETIRER DU PREMIER PROJET DE PMAD RÉVISÉ, L'OBLIGATION AUX MRC ET AUX AGGLOMÉRATIONS D'EXIGER AU DOCUMENT COMPLÉMENTAIRE QUE LES MUNICIPALITÉS ADOPTENT DES DISPOSITIONS VISANT À ENCADRER LA DENSIFICATION DOUCE, NOTAMMENT PAR LE BIAIS DU RÈGLEMENT DE ZONAGE CONCERNANT LES LOGEMENTS INTERGÉNÉRATIONNELS ET LES UNITÉS D'HABITATION ACCESSOIRES (UHA).

Critère 1.2.2 Consolidation et densification des grands pôles économiques

Des erreurs de cartographie et de calcul de la superficie dans au moins deux des pôles d'emploi situés sur la couronne Nord se sont glissées dans la carte 14 et dans le tableau 7 de la p. 52.

LA TPÉCN DEMANDE À LA CMM DE SE RÉFÉRER AUX COMMENTAIRES DES MRC ET DES MUNICIPALITÉS DE LA COURONNE CONCERNANT LE CRITÈRE 1.2.2 DU PROJET PRÉLIMINAIRE DE PMAD RÉVISÉ ET S'ATTEND À CE QUE LA CMM APORTE LES CORRECTIONS NÉCESSAIRES DANS LA CARTOGRAPHIE ET LE CALCUL DE LA SUPERFICIE DES PÔLES D'EMPLOI SITUÉS SUR LA COURONNE NORD.

Critère 1.3.1 Aménagement de milieux de vie complets

La CMM demande aux MRC et aux agglomérations d'exiger au document complémentaire que les municipalités adoptent notamment des programmes particuliers d'urbanisme (PPU) axés sur une planification intégrée aménagement-transport pour les secteurs PIAT.

EN CONFORMITÉ AVEC NOS COMMENTAIRES EU ÉGARD AUX CRITÈRES 1.1.3 ET 1.1.4, LA TPÉCN RECOMMANDE QUE LES OBJECTIFS ET LES CRITÈRES CONCERNANT LES « CENTRALITÉS LOCALES » SOIENT RETIRÉS DU PREMIER PROJET DE PMAD RÉVISÉ.

DANS UN SOUCI DE RESPECT DES ÉCHELLES DE PLANIFICATION ET DE FAISABILITÉ DE MISE EN ŒUVRE DES DEMANDES DE LA CMM AUX MRC ET AUX MUNICIPALITÉS ÉNONCÉES AU CRITÈRE 1.3.1, LA TPÉCN DEMANDE À LA CMM DE SE RÉFÉRER AUX COMMENTAIRES DES MRC ET DES MUNICIPALITÉS DE LA COURONNE CONCERNANT:

- LE CONTENU ET L'OBLIGATION QUE LES MUNICIPALITÉS LOCALES ADOPTENT DES PPU POUR LES SECTEURS PIAT;
- LES CIBLES MINIMALES DANS LES SECTEURS PIAT LIÉS AUX INDICATEURS MÉTROPOLITAINS DE LA VILLE DES 15 MINUTES;
- LES MESURES DE MISE EN ŒUVRE À INCLURE AU SAD ET PERMETTANT DE RÉPONDRE AUX EXIGENCES ÉNUMÉRÉES PAR LE CMM EN MATIÈRE DE QUALITÉ DES MILIEUX DE VIE SUR L'ENSEMBLE DE LEUR TERRITOIRE.

COMMENTAIRES DE LA TPÉCN SUR LE PROJET PRÉLIMINAIRE DE PMAD RÉVISÉ

Critère 1.3.2 Définition de cibles de logements sociaux et abordables

Le *Projet préliminaire de PMAD révisé*, considérant les recommandations de la *Politique métropolitaine d'habitation*, détermine des cibles minimales de logements sociaux et abordables dans les secteurs PIAT, mais aussi à l'extérieur de ces secteurs.

Le CMM considère que le logement social et abordable « hors marché » doit être priorisé. À cet égard, la CMM fixe un objectif qu'au moins les trois quarts des logements pris en compte dans l'atteinte des cibles soit des logements sociaux et abordables « hors marché », dont à abordabilité pérenne.

Les cibles de logements sociaux et abordables sont fixées à l'échelle des cinq secteurs de la CMM en considérant les besoins. Pour atteindre ces cibles, il est estimé qu'entre 15 et 20 % des logements construits annuellement dans les secteurs PIAT d'ici 2046 devraient être des logements sociaux et abordables, soit environ 2 000 logements par année.

La TPÉCN se questionne sur la faisabilité de ces cibles dans les secteurs PIAT, hors des secteurs PIAT et dans les ESR. L'atteinte des cibles en logements social et abordable demandée par la CMM est trop importante pour plusieurs des municipalités malgré les subventions des programmes existants et annoncés.

LA TPÉCN EST D'AVIS QUE DES ÉTUDES PLUS POUSSÉES À L'ÉCHELLE DES CINQ MRC DE LA COURONNE NORD SONT NÉCESSAIRES AVANT D'Y ÉTABLIR DES CIBLES APPLICABLES EN TERMES DE LOGEMENTS SOCIAUX ET ABORDABLES.

LA TPÉCN RECOMMANDE AUSSI DE RETIRER DU PREMIER PROJET DE PMAD RÉVISÉ L'EXIGENCE QUE TOUS PROJETS DE REDÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL DANS LES ESPACES STRATÉGIQUES DE REDÉVELOPPEMENT (ESR) RESPECTENT LA CIBLE MINIMALE DE LOGEMENTS SOCIAUX ET ABORDABLES PRESCRITS POUR LEUR SECTEUR PIAT.

Objectif 1.4 Protéger le territoire agricole et renforcer l'autonomie alimentaire du Grand Montréal

LA PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE ÉTANT LA COMPÉTENCE DE LA CPTAQ, LA TPÉCN RECOMMANDE QUE LE PREMIER PROJET DE PMAD RÉVISÉ MAINTIENNE L'OBJECTIF ACTUEL DU PMAD À CET ÉGARD, SOIT DE FAVORISER UNE OCCUPATION OPTIMALE EN AUGMENTANT LA SUPERFICIE DES TERRES EN CULTURE.

Critère 1.4.1 Respect des limites actuelles du territoire agricole

La CMM demande aux MRC et aux agglomérations de respecter les limites actuelles du territoire agricole du Grand Montréal, et ce, afin d'assurer la pérennité d'une base territoriale pour la pratique de l'agriculture.

Pour justifier l'introduction d'un tel critère au PMAD révisé, la CMM mentionne que « *Plusieurs demandes formelles ou informelles de modification au périmètre métropolitain ont été adressées à la CMM depuis l'adoption du PMAD en 2012. Aucune n'a été autorisée par le conseil et le territoire agricole a donc été préservé* ».

COMMENTAIRES DE LA TPÉCN SUR LE PROJET PRÉLIMINAIRE DE PMAD RÉVISÉ

LA TPÉCN CONSIDÈRE QUE LA COMPÉTENCE DE LA CMM SE SITUE AU NIVEAU DE LA DÉLIMITATION DU PÉRIMÈTRE MÉTROPOLITAIN (CRITÈRE 1.1.1) QUI PREND DÉJÀ EN CONSIDÉRATION LA PROTECTION ET LE MAINTIEN DE LA ZONE AGRICOLE (MENTIONNÉ À L'OBJECTIF 1.1 DU PROJET PRÉLIMINAIRE DE PMAD RÉVISÉ). LA TPÉCN DEMANDE DE RETIRER LE CRITÈRE 1.4.1 AU PREMIER PROJET DE PMAD RÉVISÉ.

COMMENTAIRES DE LA TPÉCN SUR LE PROJET PRÉLIMINAIRE DE PMAD RÉVISÉ

4. COMMENTAIRES SUR LES OBJECTIFS ET CRITÈRES DE L'ORIENTATION 2

Objectif 2.1 Hausser à 50 % la part modale des déplacements effectués par transport actif et collectif d'ici 2050

Tout comme la CMM, la TPÉCN réitère sur l'importance que le réseau structurant de transport collectif doit devenir l'ossature de la consolidation du territoire métropolitain et ainsi orienter le développement urbain des prochaines décennies.

Or, les cibles proposées de part modale à l'objectif 2.1 du *Projet préliminaire de PMAD révisé* nous apparaissent non seulement insuffisantes, mais « déconnectées » de nos enjeux de mobilité, et est carrément offensant compte tenu des efforts demandés aux MRC et municipalités de la couronne Nord en termes de protection des milieux naturels, de protection du milieu agricole, de respect du périmètre métropolitain et de densification accrue du secteur résidentiel.

LA TPÉCN TIENT À LE RÉPÉTER : SA PRIORITÉ EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT EST D'OFFRIR À L'ENSEMBLE DE SES RÉSIDENTS ACTUELS ET FUTURS UN RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF PERFORMANT EN TERMES DE FRÉQUENCE, DE RAPIDITÉ, D'AMPLITUDE, DE SÉCURITÉ ET DE FIABILITÉ. POUR LA TPÉCN, SON TERRITOIRE TOUT ENTIER DOIT ÊTRE FACILEMENT ET EFFICACEMENT ACCESSIBLE À L'ENSEMBLE DE SA POPULATION. IL DOIT ÉGALEMENT L'ÊTRE AVEC LA MÊME EFFICACITÉ ET QUALITÉ QUE POUR LES RÉSIDENTS DES AUTRES SECTEURS DU GRAND MONTRÉAL. L'ÉQUITÉ DANS LES SERVICES EST LA VALEUR QUI DOIT PRIMER POUR L'ENSEMBLE DU RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF. LES CIBLES DE PARTS MODALES PROPOSÉES À L'HORIZON 2050 AU PROJET PRÉLIMINAIRE DE PMAD RÉVISÉ NE FERONT QU'AMPLIFIER LE DÉSÉQUILIBRE DÉNONCÉ PAR LA COURONNE NORD.

Cibles par secteur en transport collectif et actif, tous motifs sur une période de 24 h

Secteur	Parts modales en transport collectif						Variation 2018 - 2050
	2018	2030	2035	2040	2045	2050	
Agglomération de Montréal	26,2%	30,1%	33,0%	36,1%	39,6%	43,3%	17,1%
Agglomération de Longueuil	16,6%	18,7%	20,1%	21,6%	23,3%	25,1%	8,5%
Laval	14,7%	16,6%	17,8%	19,2%	20,6%	22,2%	7,5%
Couronne Nord	6,8%	7,5%	7,8%	8,2%	8,6%	9,0%	2,2%
Couronne Sud	7,8%	8,6%	9,0%	9,4%	9,9%	10,3%	2,5%
CMM	18,9%	21,5%	23,0%	25,0%	27,6%	30,1%	11,2%

Secteur	Parts modales en transport collectif et actif						Variation 2018 - 2050
	2018	2030	2035	2040	2045	2050	
Agglomération de Montréal	44,5%	51,1%	56,0%	61,3%	67,1%	73,5%	29,0%
Agglomération de Longueuil	24,6%	27,8%	29,9%	32,2%	34,6%	37,2%	12,6%
Laval	19,9%	22,4%	24,1%	26,0%	28,0%	30,1%	10,2%
Couronne Nord	12,9%	14,1%	14,8%	15,5%	16,3%	17,0%	4,1%
Couronne Sud	14,0%	15,4%	16,1%	16,9%	17,7%	18,5%	4,5%
CMM	31,0%	35,7%	38,9%	42,2%	45,9%	50,0%	19,0%

Source : Tableaux 20 et 22 du Projet préliminaire de PMAD révisé. Traitements TPÉCN.

COMMENTAIRES DE LA TPÉCN SUR LE PROJET PRÉLIMINAIRE DE PMAD RÉVISÉ

Nous croyons la proposition de la CMM indéfendable pour l'avenir. En plus d'être préjudiciable aux ménages de la couronne Nord, elle l'est à l'ensemble du Grand Montréal dans son défi face aux changements climatiques, à la protection des milieux naturels et à sa propre attractivité et compétitivité. Le virage vert proposé dans cette mouture du PMAD ne peut être supporté que par les couronnes en termes de protection des milieux naturels et du territoire agricole sans avoir sa contrepartie en termes de développement de la mobilité. Le *Projet préliminaire de PMAD révisé* aurait dû reconnaître que les gains en termes de mobilité durable sont à faire dans les couronnes, là où il n'y a pas de réseau structurant, comparativement au centre qui bénéficie déjà de réseaux performants et de part modale supérieure à la cible métropolitaine. Souhaite-t-on ralentir le développement socioéconomique dont on a fait preuve la couronne Nord ?

Cette stratégie amène la TPÉCN à s'interroger sur la notion d'optimisation de l'utilisation du système de transport, et notamment à l'adéquation entre les cibles du *Projet préliminaire de PMAD révisé* en termes de densification des secteurs résidentiels dans les secteurs PIAT et les moyens mis à la disposition des secteurs de la CMM pour les atteindre.

CONSIDÉRANT CE QUI PRÉCÈDE, LA TPÉCN DEMANDE QUE LES CIBLES DE PART MODALE SUR LA COURONNE NORD SOIENT RÉVISÉES À LA HAUSSE AU PREMIER PROJET DE PMAD RÉVISÉ, REFLÉTANT LE BESOIN DE RATTRAPAGE NÉCESSAIRE EN MOBILITÉ DURABLE AFIN QUE NOTRE SECTEUR PUISSE OFFRIR AU GRAND MONTRÉAL TOUTE LA CONTRIBUTION DONT ELLE EST CAPABLE.

Critère 2.1.1 Modernisation et développement du Réseau métropolitain de transport collectif métropolitain structurant

LA TPÉCN DEMANDE DE CORRIGER LE TABLEAU 26 EN IDENTIFIANT L'AUTOROUTE 640 AU TERRITOIRE DE LA COURONNE NORD (ET NON MONTRÉAL) ET DE TENIR COMPTE DES COMMENTAIRES DES MRC ET DES MUNICIPALITÉS DE LA COURONNE NORD CONCERNANT LES PROJETS DE DÉVELOPPEMENT ÉNONCÉS AU PROJET PRÉLIMINAIRE DE PMAD RÉVISÉ.

Critère 2.3.1 Identification du réseau métropolitain de transport collectif structurant

Le *Projet préliminaire de PMAD révisé* identifie le Réseau métropolitain de transport collectif structurant (RMTCS), qui permettra de structurer l'urbanisation, à l'horizon 2050, en intégrant les projets structurants en cours de planification ou de réalisation ainsi que ceux qui ont été identifiés au Projet de plan stratégique de développement de l'ARTM, afin de hausser à 35 % la part modale du transport collectif et actif sur une période de 24 heures d'ici 2050.

Or, au critère 1.2.2 (Consolidation et densification des grands pôles économiques), le PMAD révisé identifie aussi les pôles d'emploi, existants et en formation, et propose une consolidation et densification de ces milieux afin d'en faire des milieux de travail attractifs, durables et accessibles par transport actif et collectif. Il vise également à maintenir la capacité d'accueil d'entreprises dans le contexte où les terrains à vocation économique sont de plus en plus rares et font l'objet d'une pression croissante pour être développés pour d'autres usages.

COMMENTAIRES DE LA TPÉCN SUR LE PROJET PRÉLIMINAIRE DE PMAD RÉVISÉ

Le Grand Montréal regroupe plusieurs pôles d'emploi répartis sur l'ensemble de son territoire. Parmi eux, le centre-ville de Montréal continue d'occuper une place centrale comme moteur du développement économique de la région et du Québec. Les autres pôles d'emplois du Grand Montréal présentent également, par leur fonction, leur envergure et la diversité d'activités économiques qu'ils génèrent, une force économique majeure pour le Grand Montréal et l'ensemble du Québec. Le *Projet préliminaire de PMAD révisé* indique également que « *Dans le contexte métropolitain, leur localisation et les infrastructures de transport qui les desservent constituent un élément structurant de l'aménagement du territoire de la région.* » De plus, la CMM demande aux MRC et aux agglomérations d'intégrer à leur SAD un objectif visant à favoriser une planification intégrée de l'aménagement et du transport afin de contribuer à la consolidation de la fonction des pôles d'emploi bénéficiant d'infrastructures de transport majeures.

Reconnaissant ces principes de base en matière de mobilité, le *Premier projet de PMAD révisé* doit donc identifier au RMTCS, l'axe de l'A-640 sur le territoire de la couronne Nord. En effet, l'analyse de la localisation des principaux pôles d'emploi dans la couronne Nord met en évidence le caractère structurant de l'autoroute 640, laquelle agit comme une épine dorsale du développement économique dans le territoire à l'étude. Cette situation s'applique aussi aux établissements d'enseignement postsecondaires (trois antennes universitaires, quatre établissements d'enseignement postsecondaire publics, deux établissements d'enseignement postsecondaire privés) implantés en couronne Nord, lesquels répondent aux besoins des résidents et des entreprises du territoire. Il s'agit d'ailleurs de la proposition phare qui a été faite par la TPÉCN à l'ARTM dans son mémoire sur le projet de PSD.

LA TPÉCN DEMANDE QUE LE PREMIER PROJET DE PMAD RÉVISÉ IDENTIFIE L'AXE DE L'A-640 À LA CARTE IDENTIFIANT LE RÉSEAU MÉTROPOLITAIN DE TRANSPORT COLLECTIF STRUCTURANT (RMTCS).

Critère 2.4.1 Identification et optimisation du Réseau routier métropolitain

Au tableau 31 du *Projet préliminaire de PMAD révisé* identifiant les tronçons routiers donnant accès aux principaux pôles économiques du territoire de la CMM, il y manque trois (3) des quatre (4) pôles économiques de la couronne Nord identifiés à la carte 14 du *Projet préliminaire de PMAD révisé*. En conséquence, l'axe économique de l'A-640, principal axe routier reliant tous les pôles économiques de la couronne Nord n'est pas identifié au Tableau 31.

Aussi, le tableau 32 du *Projet préliminaire de PMAD révisé* identifiant les tronçons supportant les échanges économiques avec les autres régions du Québec et à l'extérieur du Québec, il y manque l'axe économique de l'A-50, reliant la CMM vers l'ouest du Québec et l'Ontario.

LA TPÉCN DEMANDE QUE LE PREMIER PROJET DE PMAD RÉVISÉ IDENTIFIE :

- L'A-640 (AU TABLEAU 31) COMME AXE ROUTIER DONNANT ACCÈS AUX PRINCIPAUX PÔLES ÉCONOMIQUES DU TERRITOIRE DE LA CMM;
- L'A-50 (AU TABLEAU 32) COMME AXE ROUTIER SUPPORTANT LES ÉCHANGES ÉCONOMIQUES AVEC LES AUTRES RÉGIONS DU QUÉBEC ET À L'EXTÉRIEUR DU QUÉBEC.

5. COMMENTAIRES SUR LES OBJECTIFS ET CRITÈRES DE L'ORIENTATION 3

Globalement, la TPÉCN est d'avis que plusieurs des dispositions proposées aux objectifs et aux critères de l'orientation 3 du *Projet préliminaire de PMAD révisé* sont d'une échelle de planification locale. Nous nous référons, à titre d'exemples, aux commentaires des MRC et des municipalités de la couronne Nord eu égard aux critères 3.1.4, 3.1.7, 3.1.8, 3.2.2, 3.2.4, 3.3.1 du *Projet préliminaire de PMAD révisé*. Ce constat, relevé unanimement par l'ensemble des MRC et municipalités de la couronne Nord, soulève un enjeu un majeur eu égard au respect du partage des compétences en aménagement du territoire et de l'imputabilité des élus municipaux vis-à-vis leurs citoyens.

À l'instar de la volonté gouvernementale qui, dans le cadre de la mise en œuvre de la *Politique nationale d'architecture et d'aménagement du territoire*, mise sur un travail collaboratif entre les instances municipales et gouvernementales, nous souhaitons que la CMM mette en place des processus collaboratifs qui respectent les compétences des MRC et des municipalités et qui tiennent compte des particularités territoriales de chaque MRC. La TPÉCN est d'avis que la diversité du territoire métropolitain contribue à sa force, à sa richesse et à l'attractivité du Grand Montréal.

SUR L'ENJEU DU RESPECT DES ÉCHELLES DE PLANIFICATION EU ÉGARD AUX OBJECTIFS ET CRITÈRES DE L'ORIENTATION 3 DU PROJET PRÉLIMINAIRE DE PMAD RÉVISÉ, LA TPÉCN RÉFÈRE LA CMM AUX COMMENTAIRES DES MRC ET DES MUNICIPALITÉS DE LA COURONNE NORD ET DEMANDE QUE LES DISPOSITIONS AUX OBJECTIFS ET CRITÈRES DE L'ORIENTATION 3 DU PREMIER PROJET DE PMAD RÉVISÉ LAISSENT AUX MRC ET AUX MUNICIPALITÉS LE SOIN D'IDENTIFIER LES MOYENS D'ATTEINDRE LES OBJECTIFS MÉTROPOLITAINS DANS LE RESPECT DES PARTICULARITÉS DU MILIEU.