



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

Commentaires et recommandations de la TPÉCN
dans le cadre de la consultation de la CMM
sur le Premier projet de PMAD révisé

3 avril 2024

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION	3
2. LE DÉVELOPPEMENT D'UN RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF STRUCTURANT ET PERFORMANT.....	4
3. LA RECONNAISSANCE DES PARTICULARITÉS TERRITORIALES ET DE L'APPORT DES CINQ SECTEURS DE LA CMM	9
4. LE RESPECT DES COMPÉTENCES ET DES ÉCHELLES DE PLANIFICATION EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME	11
<i>Critère 1.1.2 - Modification du périmètre métropolitain</i>	11
<i>Critère 1.1.3 - Définition des territoires voués à l'urbanisation optimale de l'espace</i>	12
<i>Critère 1.2.1 - Définition des seuils minimaux de densité résidentielle.....</i>	12
<i>Critère 1.3.1 - Aménagement de milieux de vie complets</i>	13
<i>Critère 1.3.2 - Définition de cibles de logements sociaux et abordables</i>	13
<i>Critère 1.4.1 - Respect des limites actuelles du territoire agricole</i>	14
<i>Critère 1.4.5 - Accès à une alimentation saine et de proximité.....</i>	14
<i>Critère 2.1.2 - Amélioration de l'accès aux pôles d'emplois par la mobilité durable</i>	14
<i>Critère 3.1.7 - Identification par les MRC et les agglomérations des autres secteurs présentant un potentiel de reconversion en espaces verts ou en milieux naturels</i>	15
<i>Critère 3.1.8 - Identification des espaces verts urbains</i>	15
<i>Critère 3.2.3 - Encadrement des constructions, ouvrages, travaux et activités autorisées dans les secteurs présentant un potentiel de reconversion identifiés au PMAD.....</i>	15
5. MÉCANISMES DE SUIVI DU PMAD.....	16

ANNEXE

 RÉSOLUTIONS DES MRC DE LA COURONNE NORD EN APPUI À LA TPÉCN POUR UNE PLANIFICATION INTÉGRÉE AMÉNAGEMENT-TRANSPORT

TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE NORD
COMMENTAIRES ET RECOMMANDATIONS SUR LE PREMIER PROJET DE PMAD RÉVISÉ

1. INTRODUCTION

Le 6 octobre 2023, le Conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) adoptait un premier projet pour la révision du PMAD en vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU). Ce projet de plan est soumis à une consultation formelle des MRC et des agglomérations de la région métropolitaine, des MRC dont le territoire y est contigu, ainsi que de la ministre des Affaires municipales. Ces organismes disposent d'un délai de 180 jours pour émettre leur avis sur le document. Le premier projet pour la révision du PMAD intitulé *Avant-projet de PMAD révisé* est inspiré du PMAD en vigueur et des travaux réalisés par les commissions permanentes et le Comité consultatif agricole de la CMM au fil des ans. Il prend également en considération les plans et les politiques adoptés par les instances de la CMM ainsi que les politiques gouvernementales. Sur cette base, le PMAD révisé s'inscrit sous le signe du développement durable ainsi que de la lutte et de l'adaptation aux changements climatiques. Le PMAD révisé contribuera à relever ces grands défis qui se dressent à l'horizon de 2046.

Le 1^{er} mai 2023, un *Premier projet préliminaire de PMAD révisé* a été transmis, pour commentaire, aux MRC et agglomérations du territoire métropolitain ainsi qu'aux ministères et organismes gouvernementaux. Le 6 juillet 2023, la Table des préfets et élus de la couronne Nord (TPÉCN) transmettait à la CMM ses commentaires et recommandations sur ledit document. Bien que certains des commentaires transmis par la couronne Nord ont été pris en compte à l'*Avant-projet de PMAD révisé*, nous constatons qu'en général, peu de modifications ont été apportées et que les enjeux de fond soulevés par la TPÉCN n'ont pas été abordés, à savoir :

1. 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;
2. que les orientations, objectifs et critères du PMAD doivent tenir compte de l'apport et des particularités territoriales des cinq secteurs de la CMM en respect des compétences et des échelles de planification des différentes instances municipales concernées : la CMM, les MRC et les municipalités.

Devant l'ampleur des défis à relever, il est essentiel que le Projet de PMAD qui sera soumis cet automne à une consultation du public exprime une réelle convergence de vision et d'intérêt entre les 82 municipalités parties prenantes au projet métropolitain et soit le reflet d'un consensus politique le plus large quant au contenu de ce dernier. C'est dans cet esprit que se situe notre contribution à la présente consultation de la CMM sur l'*Avant-projet de PMAD révisé*. Les commentaires de la TPÉCN expriment le consensus partagé par ses membres et sont complémentaires aux commentaires et recommandations transmises à la CMM par les MRC de la couronne Nord.

TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE NORD
COMMENTAIRES ET RECOMMANDATIONS SUR LE PREMIER PROJET DE PMAD RÉVISÉ

2. LE DÉVELOPPEMENT D'UN RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF STRUCTURANT ET PERFORMANT

Tel qu'énoncé à l'objectif 1.2, l'*Avant-projet 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 qui devront faire l'objet d'une planification intégrée aménagement-transport (secteurs PIAT).

Pour les vingt prochaines années (horizon 2046), l'*Avant-projet de PMAD révisé* fixe l'objectif d'orienter au moins 70 % de la croissance des nouveaux ménages dans les secteurs PIAT d'ici 2046. 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 en premier lieu, d'intégrer à leur schéma d'aménagement et de développement (SAD) un objectif visant à prioriser le développement et le redéveloppement dans les secteurs PIAT et les ESR qui en font partie, ainsi que dans les centralités locales (critère 1.1.3 de l'Avant-projet) et d'autre part, exige au document complémentaire du SAD que les municipalités adoptent des PPU ou d'autres outils axés sur une planification intégrée aménagement-transport pour les secteurs PIAT et les centralités locales (critère 1.3.1). De plus, les exigences demandées en matière de planification intégrée aménagement-transport énoncées au critère 1.3.1 sont accrues par rapport au *Premier projet préliminaire de PMAD révisé*.

L'intensification de cette stratégie au PMAD révisé part du fait que la CMM dresse un bilan positif de cette approche eu égard aux dix années de mise en œuvre du PMAD. Tel que mentionné l'*Avant-projet de PMAD révisé* (p. 55), 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 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.

Or, sur la couronne Nord, ce bilan n'est pas aussi positif. L'analyse des aires TOD de la couronne Nord réalisée en 2019 dans le cadre du mémoire de la TPÉCN sur le *Projet de Plan stratégique de développement (PSD) du transport collectif* 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 collectif 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, en conformité aux objectifs et critères du PMAD, ont densifié la fonction résidentielle dans les aires TOD. Cependant, le développement de l'offre de service en transport collectif n'a pas suivi. Pire, nos municipalités ont densifié la fonction résidentielle dans

TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE NORD
COMMENTAIRES ET RECOMMANDATIONS SUR LE PREMIER PROJET DE PMAD RÉVISÉ

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 notamment 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.

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 et que le succès d'une véritable stratégie de planification intégrée aménagement-transport repose avant tout sur le déploiement d'une offre de transport collectif structurante et de qualité (en termes de fréquence et d'amplitude)**. Cependant, à la différence de la Communauté métropolitaine de Québec qui a compétence pour planifier le transport en commun, le coordonner et en financer les aspects à caractère métropolitain tout en tenant compte des orientations gouvernementales qui s'y rapportent, sur le territoire de la CMM, c'est l'ARTM qui possède la compétence exclusive pour établir un plan stratégique de développement du transport collectif (PSD). Cette compétence en matière de transport collectif des personnes que la loi confère à l'ARTM sur son territoire a préséance sur toute compétence semblable qu'un organisme public de transport en commun ou qu'une municipalité, dont le territoire est compris dans le sien, pourrait exercer en vertu d'une loi générale ou spéciale.

Tel qu'énoncé à la Loi sur l'ARTM, le PSD prévoit une vision, sur une période d'au moins 10 ans, du développement du transport collectif et, plus généralement, de la mobilité des personnes, incluant celles à mobilité réduite, et indique les équipements, les infrastructures et les services de transport collectif requis. Le PSD indique :

- 1° le contexte dans lequel évolue l'ARTM et les principaux enjeux auxquels elle fait face;
- 2° les objectifs et les orientations stratégiques de l'ARTM;
- 3° les résultats attendus au terme de la période couverte par le plan et les interventions nécessaires pour les atteindre, par domaine de compétences;
- 4° les priorités et un échéancier de réalisation des interventions;
- 5° les modalités de financement des dépenses d'exploitation et d'immobilisation qui sont requises pour réaliser les interventions proposées;
- 6° les mécanismes de suivis et les indicateurs de performance utilisés pour mesurer l'atteinte des résultats.

Ainsi, et compte tenu de l'expérience du premier PMAD, **nous restons dubitatifs quant au « pari d'aménagement » de la CMM qui mise sur la prise en compte dans la planification du territoire par les MRC des projets énoncés à l'Avant-projet de PMAD révisé en l'absence d'un PSD adopté par le gouvernement et la CMM. Aussi, la couronne Nord est prête à relever le défi d'une densification accrue de son territoire à la condition que les autorités responsables de la mobilité, en l'occurrence l'ARTM, s'engagent préalablement sur un projet de transport collectif structurant.**

TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE NORD
COMMENTAIRES ET RECOMMANDATIONS SUR LE PREMIER PROJET DE PMAD RÉVISÉ

Devant cet enjeu fondamental associé à la stratégie d'une planification intégrée aménagement-transport de l'Avant-projet de PMAD révisé, la TPÉCN a pris la position énoncée à la résolution ci-dessous. Cette résolution est appuyée, par résolution, par les conseils des cinq MRC représentant les vingt municipalités de la couronne Nord (les résolutions des MRC sont jointes en annexe).

RÉSOLUTION TPÉCN_2024-02-14 POUR UNE PLANIFICATION INTÉGRÉE AMÉNAGEMENT-TRANSPORT

(Copie conforme d'une résolution adoptée lors de la séance régulière de la Table des préfets et des élus de la couronne Nord (TPÉCN), tenue le 14 février 2024, à la MRC de Deux-Montagnes)

CONSIDÉRANT QUE le Conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a adopté le premier projet de PMAD révisé le 6 octobre 2023 et soumettait le document auprès des MRC et du gouvernement pour consultation formelle sur une période de 180 jours ;

CONSIDÉRANT QUE le premier projet de PMAD révisé vise à accroître de manière importante la densité résidentielle aux abords des points d'accès du réseau structurant de transport collectif dans les secteurs de planification intégrée aménagement-transport (PIAT) que sont les aires TOD, les corridors d'aménagement-transport (CAT) et les espaces stratégiques de redéveloppement (ESR) ;

CONSIDÉRANT QUE la densification d'occupation du territoire métropolitain est essentielle à l'atteinte des objectifs de protection du territoire agricole et des milieux naturels inscrits au premier projet de PMAD révisé ;

CONSIDÉRANT QUE l'atteinte des objectifs métropolitains de protection du territoire agricole et de protection des milieux naturels est largement tributaire des efforts qui seront faits dans les couronnes Nord et Sud de la CMM ;

CONSIDÉRANT QUE le développement de services structurants de transport collectif est une condition essentielle à la stratégie métropolitaine de planification intégrée aménagement-transport proposée au premier projet de PMAD révisé ;

CONSIDÉRANT QUE le PMAD, dans une perspective de développement durable, définit des orientations, des objectifs, des cibles et des critères aux fins d'assurer la compétitivité et l'attractivité du territoire de la communauté métropolitaine ;

CONSIDÉRANT QUE le premier projet de PMAD révisé identifie et établit des cibles de densité résidentielle dans les secteurs de planification intégrée aménagement-transport (PIAT) ;

CONSIDÉRANT QUE depuis l'adoption du PMAD en 2011, les municipalités de la couronne Nord ont densifié la fonction résidentielle dans les aires TOD alors le développement de l'offre de service en transport collectif n'a pas suivi ;

CONSIDÉRANT QUE nos municipalités ont densifié la fonction résidentielle dans des aires TOD identifiées au PMAD en vigueur et pour lesquelles les projets de transport collectif n'ont jamais

TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE NORD
COMMENTAIRES ET RECOMMANDATIONS SUR LE PREMIER PROJET DE PMAD RÉVISÉ

vu le jour à l'exemple des aires TOD des gares projetées de Boisbriand, Charlemagne et L'Assomption ;

CONSIDÉRANT QUE les aires TOD de la couronne Nord inscrites au PMAD en vigueur ont plutôt contribué faiblement à remplir les objectifs d'utilisation du transport collectif visés par le PMAD en raison de la piètre qualité des services en termes de fréquence et d'amplitude ;

CONSIDÉRANT QUE les enjeux de mobilité sur la couronne Nord sont de plus en plus un frein à notre développement et qu'un rattrapage en matière de développement des services de transport collectif est urgent et nécessaire afin que les résidents, les institutions et les entreprises de la couronne Nord puissent bénéficier d'une offre de service comparable aux secteurs centraux de la CMM et d'augmenter l'achalandage des transports collectifs ;

CONSIDÉRANT QUE le développement des transports collectifs est une priorité pour les élus municipaux de la couronne Nord en raison de la place centrale qu'ils occupent au sein de politiques globales articulant à la fois l'aménagement du territoire, la solidarité sociale, le développement économique, la lutte aux changements climatiques ainsi que la mobilité des personnes ;

CONSIDÉRANT QUE le développement d'une offre structurante de transport collectif desservant notre territoire est essentiel afin que la couronne Nord puisse atteindre les objectifs métropolitains inscrits au premier projet de PMAD révisé et contribuer à l'attractivité et la compétitivité de la région métropolitaine ;

CONSIDÉRANT QUE l'ARTM a la compétence exclusive en matière de planification du transport collectif et qu'à cette fin elle établit un Plan stratégique de développement du transport collectif sur son territoire ;

CONSIDÉRANT QUE le Plan stratégique de l'ARTM doit indiquer les équipements, les infrastructures et les services de transport collectif requis au développement de la mobilité dans la région métropolitaine, les priorités et l'échéancier de réalisation des interventions, ainsi que les modalités de financement des dépenses d'exploitation et d'immobilisation qui sont requises pour réaliser les interventions proposées ;

CONSIDÉRANT QUE l'ARTM doit transmettre à la CMM, pour approbation, son Plan stratégique ;

CONSIDÉRANT QUE la CMM ne peut approuver le Plan stratégique de l'ARTM avant la réception d'un avis de la ministre des Transports et de la Mobilité durable attestant que le document soumis est conforme aux orientations gouvernementales ;

CONSIDÉRANT QUE la région métropolitaine n'a toujours pas de Plan stratégique ;

CONSIDÉRANT QUE le financement actuel des transports collectifs est déficitaire et que les discussions avec le gouvernement en vue d'identifier un cadre financier suffisant et pérenne pour le développement des transports collectifs sont toujours en cours ;

TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE NORD
COMMENTAIRES ET RECOMMANDATIONS SUR LE PREMIER PROJET DE PMAD RÉVISÉ

IL EST RÉSOLU :

QUE la priorité des élus de la couronne Nord en matière d'aménagement et de développement du territoire est d'offrir à l'ensemble de ses résidents actuels et futurs des services et un réseau de transport collectif structurant et performant en termes de fréquence, de rapidité, d'amplitude, de sécurité et de fiabilité ;

QUE l'adoption d'un Plan stratégique par l'ARTM et son approbation par la CMM et le gouvernement identifiant un échéancier de réalisation et les modalités de financement concernant le développement de l'offre de service et le développement d'un réseau structurant de transport collectif desservant notre territoire constitue une condition essentielle à notre engagement pour une planification intégrée aménagement-transport, proposée par la CMM au premier projet de PMAD révisé ;

QUE ces conditions préalables sont requises pour que les élus des municipalités de la couronne Nord donnent leur accord au premier projet de PMAD révisé soumis pour consultation ;

DE transmettre aux MRC de la couronne Nord copie de la résolution pour appui par leur instance respective ;

DE transmettre copies de cette résolution et des résolutions de MRC de la couronne Nord à la Communauté métropolitaine de Montréal et à la ministre des Transports et de la Mobilité durable.

TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE NORD
COMMENTAIRES ET RECOMMANDATIONS SUR LE PREMIER PROJET DE PMAD RÉVISÉ

3. LA RECONNAISSANCE DES PARTICULARITÉS TERRITORIALES ET DE L'APPORT DES CINQ SECTEURS DE LA CMM

En continuité avec le PMAD adopté en 2011 par la CMM, l'*Avant-projet de PMAD révisé* énonce des objectifs métropolitains à atteindre sur trois fronts : celui de l'aménagement, celui du transport et celui de l'environnement. Cependant, l'effort requis à l'atteinte de ces objectifs communs n'est pas uniforme sur le territoire. On a qu'à prendre pour exemple l'atteinte de la cible de protéger 30 % des milieux naturels métropolitains qui se matérialisera en grande partie par les efforts de conservation qui seront consentis dans les secteurs des deux couronnes. Le même constat s'applique en ce qui concerne à la protection et la mise en valeur du territoire agricole qui se retrouve essentiellement dans les deux couronnes. Concernant la stratégie de planification intégrée aménagement-transport à l'intérieur des secteurs PIAT, nous le disons depuis déjà plusieurs années, un rattrapage important est à faire en termes de développement du réseau structurant de transport collectif sur la couronne Nord afin d'atteindre un niveau et une qualité de services comparables à ce qu'on retrouve dans les secteurs centraux de la CMM.

En reconnaissance des particularités et de l'apport des cinq secteurs constituant la CMM, le PMAD adopté en 2011 énonce les principes constituant les conditions gagnantes du PMAD et sur lesquels s'appuient les orientations, les objectifs et les critères du Plan métropolitain. Ces principes sont :

- 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.

La TPÉCN est d'avis que la reconduction de ces principes est essentielle à la réussite du *Projet de PMAD révisé* afin que ce Plan se traduise en un projet rassembleur dans lequel se retrouve l'ensemble des élus et des citoyens du Grand Montréal. La TPÉCN recommande de reconduire au *Projet de PMAD révisé* qui sera soumis à la consultation publique, les principes (conditions gagnantes) sur lesquels s'appuient les orientations, les objectifs et les critères du PMAD.

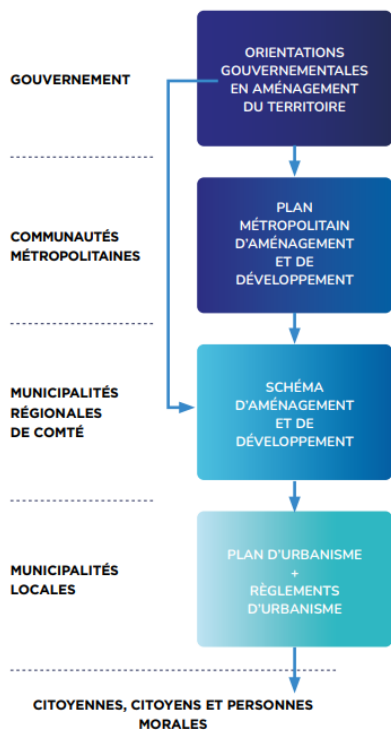
La révision de la LAU énonce les finalités que doivent poursuivre les communautés métropolitaines, les MRC et les municipalités locales dans le cadre de leur planification territoriale. Elles permettent de préciser les enjeux auxquels doivent chercher à répondre ces documents de planification, de manière à favoriser une démarche globale, cohérente et intégrée du développement du territoire. Elles permettent également d'appuyer la portée des objectifs formulés dans les *Orientations gouvernementales en aménagement du territoire* (OGAT). **Nous sommes d'avis que le fait d'indiquer une « finalité » à la planification qui relève d'une**

TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE NORD
COMMENTAIRES ET RECOMMANDATIONS SUR LE PREMIER PROJET DE PMAD RÉVISÉ

responsabilité partagée entre la CMM, les MRC et les municipalités locales ne modifie pas le contenu des outils d'aménagement qui sont précisés à la LAU, notamment en ce qui concerne le PMAD et le SAD et la conformité de ses outils de planification aux orientations gouvernementales en aménagement du territoire (OGAT).

Pour la TPÉCN, la révision du PMAD doit s'inscrire en continuité au PMAD existant en ayant comme finalité d'assurer la compétitivité et l'attractivité du Grand Montréal dans une perspective de développement durable.

La TPÉCN recommande également de corriger la figure 2 de l'*Avant-projet de PMAD révisé* (processus de conformité) afin d'illustrer l'exigence de double conformité requise des SAD des MRC métropolitaines aux OGAT et au PMAD, tel qu'illustré ci-dessous.



Source : [Proposition de nouvelles orientations gouvernementales en aménagement du territoire \(quebec.ca\)](https://www.quebec.ca/proposition-de-nouvelles-orientations-gouvernementales-en-aménagement-du-territoire)

TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE NORD
COMMENTAIRES ET RECOMMANDATIONS SUR LE PREMIER PROJET DE PMAD RÉVISÉ

4. LE RESPECT DES COMPÉTENCES ET DES ÉCHELLES DE PLANIFICATION EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME

L'appréciation globale des objectifs et critères proposés à l'*Avant-projet de PMAD révisé* laisse nettement voir un changement d'approche à la stratégie de planification métropolitaine et à la portée du PMAD souhaitée par la CMM. **De notre avis, plusieurs des critères énoncés à l'*Avant-projet de PMAD révisé* favorisent une approche uniforme sur le territoire métropolitain sans tenir compte des particularités propres aux milieux.** À l'instar du gouvernement 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**, en considérant :

- que l'aménagement et l'urbanisme sont des responsabilités partagées entre l'État et les instances municipales et qu'il importe d'assurer la concertation entre les acteurs et la cohérence des décisions en ces matières;
- qu'il incombe à l'État de définir les orientations devant guider la planification territoriale et de s'assurer que ses interventions contribuent à un aménagement durable du territoire;
- qu'il revient aux instances municipales de prendre des décisions en matière d'aménagement et d'urbanisme dans le respect de ces orientations, en priorisant l'intérêt collectif et en tenant compte des particularités territoriales;

De l'avis de la TPÉCN, le niveau de prescription de plusieurs critères de l'*Avant-projet de PMAD révisé* présente des enjeux quant au partage des responsabilités et compétences en matière d'aménagement et d'urbanisme entre le gouvernement, la communauté métropolitaine, les municipalités régionales de comté et les municipalités locales. Il s'agit d'une préoccupation majeure au maintien de la capacité des MRC et de leurs municipalités à valoriser leurs particularités territoriales et identitaires. À cet effet, des recommandations sont faites ci-dessous sur certains des critères de l'*Avant-projet de PMAD révisé*. Plusieurs de ces critères avaient d'ailleurs fait l'objet de recommandation par la TPÉCN dans ses commentaires émis le 6 juillet 2023 sur le *Premier projet préliminaire de PMAD révisé*.

Critère 1.1.2 - Modification du périmètre métropolitain

Le critère 1.1.2 indique que la CMM analysera toute demande de modification au périmètre métropolitain dûment complétée 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.

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

TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE NORD
COMMENTAIRES ET RECOMMANDATIONS SUR LE PREMIER PROJET DE PMAD RÉVISÉ

y aura assurément, sur le territoire métropolitain, une disponibilité de terrain à développer ou à redévelopper. 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 d'une part la justification du besoin à l'échelle de la MRC qui en fait la demande, et d'autre part les impacts de la demande sur l'atteinte des objectifs métropolitains. La TPÉCN propose également que la CMM prenne en considération l'application de mesures de compensation, le cas échéant, et lorsque celles-ci sont applicables à l'intérieur du territoire métropolitain.

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

Le critère 1.1.3 fait 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). La TPÉCN est d'avis que les centralités locales ne sont pas d'intérêt métropolitain et qu'une telle exigence déborde le cadre de référence auquel doivent répondre les objectifs métropolitains en matière d'aménagement et de développement du PMAD révisé. Le qualificatif « *local* » indique clairement que ces centralités n'ont pas d'incidence métropolitaine et ne devraient pas être considérées dans une planification métropolitaine.

LA TPÉCN demande de retirer du *Projet de PMAD révisé* qui sera soumis à la consultation publique les objectifs et les critères afférents aux « centralités locales ».

Critère 1.2.1 - Définition des seuils minimaux de densité résidentielle

Le critère 1.2.1 demande aux MRC d'exiger au document complémentaire de leur SAD 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 uniforme 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 qu'une telle proposition doit faire l'objet d'une décision de chacune des instances municipales concernées, tenant compte des particularités de leur territoire.

La TPÉCN demande de retirer au *Projet de PMAD révisé* qui sera soumis à la consultation publique, l'obligation aux MRC et aux agglomérations d'exiger au document complémentaire de leur SAD 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). Au plus, la CMM pourrait inviter les municipalités à adopter une telle approche.

TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE NORD
COMMENTAIRES ET RECOMMANDATIONS SUR LE PREMIER PROJET DE PMAD RÉVISÉ

Critère 1.3.1 - Aménagement de milieux de vie complets

Le critère 1.3.1 demande au document complémentaire du SAD que les municipalités adoptent des PPU ou d'autres outils axés sur une planification intégrée aménagement-transport pour les secteurs PIAT et les centralités locales. Le document complémentaire du SAD peut, en effet, prévoir des règles, des critères ou des obligations quant au contenu de tout règlement d'urbanisme qu'une municipalité peut adopter, notamment quant au fait qu'un tel règlement doit être adopté et doit contenir des dispositions au moins aussi contraignantes que celles prévues audit document complémentaire. Toutefois, en vertu des dispositions de la LAU, un PPU ou une planification détaillée ne constituent pas un règlement d'urbanisme. En fait, Le PPU est facultatif et associé aux plans d'urbanisme. Une MRC ne peut rendre obligatoire l'inclusion d'un tel élément. De plus, une liste exhaustive est énumérée au critère 1.3.1 afin de préciser ce que doit viser cette planification intégrée aménagement-transport. Ceci a pour conséquence d'être très limitatif ne permettant pas de tenir compte des particularités territoriales et d'occasionner potentiellement des frais aux municipalités et aux promoteurs parfois difficilement justifiables pour assurer cette mise en œuvre.

Pour la TPÉCN, cette demande à l'*Avant-projet de PMAD révisé* repose sur une prescription allant au-delà de l'intérêt métropolitain. Considérant qu'il s'agit d'une prérogative locale, la TPÉCN est d'avis que le PMAD de la CMM ne devrait pas s'attarder au moyen précis de la planification détaillée, mais plutôt demeurer au niveau des objectifs et des principes devant baliser, par exemple, la planification aménagement – transport des aires PIAT.

La TPÉCN demande de retirer au *Projet de PMAD révisé* qui sera soumis à la consultation publique l'exigence d'un PPU ou d'une planification détaillée au document complémentaire du SAD, telle qu'énoncée au critère 1.3.1. La TPÉCN indique à la CMM que les municipalités de la couronne Nord s'engageraient davantage dans une approche favorisant, par exemple, la reconduction du *Programme d'aide financière à la planification des aires TOD* (secteurs PIAT au PMAD révisé) et dans le cas des secteurs où un projet structurant est nécessaire ou demandé, que la démarche de planification intégrée aménagement-transport soit initiée en coordination avec les études de planification du projet de transport. La TPÉCN recommande que la CMM identifie au critère 1.3.1 des mécanismes de coordination à cet effet impliquant les municipalités et les autorités de transport collectif concernées par le projet.

Critère 1.3.2 - Définition de cibles de logements sociaux et abordables

Au critère 1.3.2, la CMM demande aux MRC d'intégrer à leur SAD des cibles minimales de logements sociaux et abordables, à l'intérieur des secteurs PIAT et hors des secteurs PIAT. La CMM demande aux MRC d'exiger dans leur SAD 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 respectif. La CMM demande également aux MRC de prévoir à leur SAD des mesures de mise en œuvre permettant l'atteinte de ces cibles.

La définition de cibles de logements sociaux et abordables au PMAD n'est pas un pouvoir habilitant de la CMM reconnue dans la LAU. La compétence de la CMM en matière de logement social se situe au niveau du financement, tel qu'énoncé dans sa Loi constitutive. Nous comprenons que cette demande s'inscrit dans le cadre des actions énoncées à la première *Politique*

TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE NORD
COMMENTAIRES ET RECOMMANDATIONS SUR LE PREMIER PROJET DE PMAD RÉVISÉ

métropolitaine d'habitation adoptée en novembre 2022 par la CMM qui propose l'intégration dans le PMAD de cibles de logements sociaux et abordables déterminés en fonction des besoins et des particularités du milieu.

Or, dans son libellé actuel, les cibles proposées au critère 1.3.2 soulèvent un enjeu d'échelle et ne tiennent pas compte des particularités locales par son approche « mur-à-mur ». En effet, tel que formulé, l'attente au critère 1.3.2 de l'*Avant-projet de PMAD révisé* pour ce type de logements peut engendrer des incidences administrative et financière importantes auprès de certaines de nos municipalités locales. Bien que nous soyons d'accord à ce que la *Politique métropolitaine d'habitation* de la CMM puisse servir de référence afin de favoriser une augmentation de ce type de logement partout sur le territoire métropolitain, la TPÉCN est d'avis que **le critère 1.3.2 devrait être modifié pour constituer une invitation aux MRC à l'atteinte d'une cible métropolitaine énoncée au PMAD et tenant compte de la capacité de financement des municipalités et de la CMM.**

Critère 1.4.1 - Respect des limites actuelles du territoire agricole

Le critère 1.4.1 de l'*Avant-projet du PLAMD révisé* demande aux MRC 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. À cet égard, 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.

La TPÉCN réitère donc sa demande inscrite à ces commentaires transmis le 6 juillet dernier de retirer le critère 1.4.1 au *Projet de PMAD révisé* qui sera soumis à la consultation publique.

Critère 1.4.5 - Accès à une alimentation saine et de proximité

Le critère 1.4.5 demande aux MRC d'intégrer à leur SAD un objectif concernant l'accès à une alimentation saine et de proximité afin de réduire les déserts alimentaires et de favoriser la mise en marché agricole en circuits courts. À notre avis, les attentes visées à ce critère relèvent des OGAT destinées aux MRC. Ni les attentes gouvernementales (2011) destinées aux communautés métropolitaines ni les objets du PMAD définis par la LAU n'abordent cet élément. Plusieurs des éléments évoqués à l'*Avant-projet du PLAMD révisé* relèvent des plans de développement de la zone agricole (échelle régionale) ou des plans de développement des communautés nourricières (échelle locale). La TPÉCN est d'avis que **le critère 1.4.5 devrait être modifié pour constituer une invitation aux MRC à l'atteinte d'une cible métropolitaine énoncée au PMAD concernant l'accès à une alimentation saine et de proximité.**

Critère 2.1.2 - Amélioration de l'accès aux pôles d'emplois par la mobilité durable

Le critère 2.1.2 de l'*Avant-projet de PMAD révisé* demande aux MRC d'analyser l'accessibilité des pôles d'emploi, existants et en émergence, afin d'en identifier les lacunes en ce qui concerne le transport collectif et de proposer des solutions concrètes en collaboration avec l'ARTM et les OPTC. La TPÉCN rappelle à la CMM que la compétence en matière de transport collectif des personnes que la loi confère à l'ARTM sur son territoire a préséance sur toute compétence semblable qu'un organisme public de transport en commun ou qu'une municipalité, dont le

TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE NORD
COMMENTAIRES ET RECOMMANDATIONS SUR LE PREMIER PROJET DE PMAD RÉVISÉ

territoire est compris dans le sien, pourrait exercer en vertu d'une loi générale ou spéciale. Aussi, **la TPÉCN considère ce niveau de prescription trop élevé et demande à la CMM de retirer cette exigence au *Projet de PMAD révisé* qui sera soumis à la consultation publique.**

Critère 3.1.7 - Identification par les MRC et les agglomérations des autres secteurs présentant un potentiel de reconversion en espaces verts ou en milieux naturels

Le critère 3.1.7 demande aux MRC d'identifier à leur SAD les secteurs supplémentaires, non couverts par le critère 3.1.6, présentant un potentiel de reconversion en espace vert ou en milieu naturel. À l'exemple du critère 3.1.6 qui a fait l'objet d'une invitation de la CMM aux municipalités d'identifier des secteurs présentant un potentiel de reconversion en espace vert ou en milieu naturel, **la TPÉCN recommande que le critère 3.1.7 doive être modifié pour constituer une invitation aux MRC à identifier à leur SAD les secteurs supplémentaires, non couverts par le critère 3.1.6, présentant un potentiel de reconversion en espace vert ou en milieu naturel.**

Critère 3.1.8 - Identification des espaces verts urbains

Le critère 3.1.8 demande aux MRC d'identifier à leur SAD les espaces verts urbains de leur territoire. À cette fin, les sites suivants doivent notamment être considérés : les parcs, les golfs, les emprises des lignes de transport d'énergie, la portion végétalisée de terrains institutionnels non économiques, et les cimetières. De l'avis de la TPÉCN, les éléments visés au critère 3.1.8 sont à une échelle de planification locale. **La TPÉCN considère ce niveau de prescription trop élevé et demande à la CMM de retirer le critère 3.1.8 au *Projet de PMAD révisé* qui sera soumis à la consultation publique.**

Critère 3.2.3 - Encadrement des constructions, ouvrages, travaux et activités autorisées dans les secteurs présentant un potentiel de reconversion identifiés au PMAD

Le critère 3.2.3 précise l'encadrement des constructions, ouvrages, travaux et activités autorisés dans les milieux naturels identifiés par les MRC et demande aux MRC de définir à leur SAD les mesures visant l'encadrement des constructions, ouvrages, travaux et activités à l'intérieur des milieux naturels identifiés aux critères 3.1.3 et 3.1.4. Considérant que le critère 3.1.3 invite les MRC à demander aux municipalités de leur territoire d'inscrire les propriétés municipales admissibles au Répertoire métropolitain des initiatives municipales de conservation de la CMM, **la TPÉCN recommande que le critère 3.2.3 doive être modifié pour constituer une invitation aux MRC définir à leur SAD les mesures visant l'encadrement des constructions, ouvrages, travaux et activités à l'intérieur des milieux naturels identifiés aux critères 3.1.3.**

TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE NORD
COMMENTAIRES ET RECOMMANDATIONS SUR LE PREMIER PROJET DE PMAD RÉVISÉ

5. MÉCANISMES DE SUIVI DU PMAD

Au critère 1.1.3, il est demandé aux MRC de maintenir à jour un inventaire des espaces vacants et à redévelopper en documentant les modifications et les contraintes et à en partager l'évolution avec la CMM par le biais d'un rapport annuel.

Au critère 1.2.3, il est demandé aux MRC de prévoir à leur SAD une mesure de mise en œuvre visant à maintenir à jour leur inventaire des terrains industriels, en recensant les espaces vacants et leurs contraintes et à en partager l'évolution avec la CMM.

Au critère 3.5.1, il est demandé aux MRC d'intégrer à leur SAD les composantes identifiées à leur inventaire des immeubles présentant une valeur patrimoniale ayant été construites avant 1940.

Concernant les exigences au critère 1.1.3, la TPÉCN est d'avis que la demande aux MRC de produire un rapport annuel est trop exigeante. La prescription du critère 1.1.3 sur cet aspect est plus sévère que ce que prévoit la LAU envers les MRC qui demande, à l'article 9, de produire un bilan régional tous les 4 ans basé sur des critères qui demeurent à déterminer. Cette prescription est aussi plus sévère sur ce qui est exigé dans la LAU eu égard au suivi du Plan métropolitain. En effet, l'article 2.26 de la LAU stipule que toute communauté métropolitaine doit se doter des outils visant à assurer le suivi et la mise en œuvre du plan métropolitain et à évaluer les progrès réalisés vers l'atteinte des objectifs qui y sont exprimés et la réalisation des actions qui y sont proposées et que son conseil doit adopter un rapport biennal sur ces sujets.

Enfin, concernant l'exigence demandée aux MRC d'intégrer à leur SAD les composantes identifiées à leur un inventaire des immeubles présentant une valeur patrimoniale ayant été construits avant 1940 (critère 3.5.1), **la TPÉCN indique à la CMM que l'intégration de l'inventaire dans le SAD n'est pas une obligation en vertu de la législation provinciale et que cette décision est du ressort des MRC selon leurs réalités territoriales.**

De manière générale, la TPÉCN est d'avis que les éléments relatifs à la mise à jour d'inventaires sur des éléments métropolitains du PMAD devraient faire partie de la section du PMAD traitant des mécanismes de suivi et ne pas être intégrés aux critères de conformité du SAD. La TPÉCN recommande de retirer les exigences de production d'inventaire aux critères 1.1.3, 1.2.3 et 3.5.1 au *Projet de PMAD révisé* qui sera soumis à la consultation publique.

TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE NORD
COMMENTAIRES ET RECOMMANDATIONS SUR LE PREMIER PROJET DE PMAD RÉVISÉ

ANNEXE

RÉSOLUTIONS DES MRC DE LA COURONNE NORD EN APPUI À LA TPÉCN
POUR UNE PLANIFICATION INTÉGRÉE AMÉNAGEMENT-TRANSPORT



EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL DE L'ASSEMBLÉE ORDINAIRE DE LA MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE DEUX-MONTAGNES TENUE LE 26 FÉVRIER 2024

Étaient présents à l'assemblée ordinaire :

Mme Sonia Fontaine, mairesse de Pointe-Calumet
M. Benoit Proulx, maire de Saint-Joseph-du-Lac
M. Daniel Laviolette, maire de Saint-Placide
M. François Robillard, maire de Sainte-Marthe-sur-le-Lac
M. Denis Martin, maire de Deux-Montagnes

Était absent à l'assemblée ordinaire :

M. Pierre Charron, préfet et maire de Saint-Eustache

Lesquels forment quorum sous la présidence de M. Pascal Quevillon, préfet suppléant et maire d'Oka.

Mme Isabelle Jalbert, directrice générale et greffière-trésorière par intérim.

RÉSOLUTION 2024-051

RÉSOLUTION NUMÉRO TPÉCN 2024-02-14 POUR UNE PLANIFICATION INTÉGRÉE AMÉNAGEMENT-TRANSPORT – DEMANDE D'APPUI

CONSIDÉRANT la demande d'appui à la résolution numéro TPÉCN_2024-02-14 pour une planification intégrée aménagement-transport émise par la Table des préfets et élus de la couronne nord (TPÉCN) ;

CONSIDÉRANT QUE le développement d'une offre structurante de transport collectif desservant notre territoire est essentiel afin que la couronne Nord puisse atteindre les objectifs métropolitains inscrits au premier projet du Plan métropolitain d'aménagement et de développement révisé (PMADR) et contribuer à l'attractivité et à la compétitivité de la région métropolitaine;

CONSIDÉRANT QUE l'ARTM a la compétence exclusive en matière de planification du transport collectif et qu'à cette fin elle établit un Plan stratégique de développement du transport collectif sur son territoire;

CONSIDÉRANT QUE la région métropolitaine n'a toujours pas de plan stratégique;

CONSIDÉRANT QUE le financement actuel des transports collectifs est déficitaire et que les discussions avec le gouvernement en vue d'identifier un cadre financier suffisant et pérenne pour le développement des transports collectifs sont toujours en cours;

CONSIDÉRANT QUE La MRC de Deux-Montagnes souhaite supporter et soutenir la Table des préfets et élus de la couronne Nord pour une planification intégrée aménagement-transport cohérente;

EN CONSÉQUENCE, il est PROPOSÉ par Denis Martin APPUYÉ par François Robillard et RÉSOLU ce qui suit :

QUE le conseil de la MRC appuie la Table des préfets et élus de la couronne nord (TPÉCN) dans les démarches et engagements précisés dans la résolution numéro TPÉCN_2024-02-14 pour une planification intégrée aménagement-transport.

QUE la présente résolution soit transmise à Yves Phaneuf, coordonnateur de la Table des préfets et élus de la couronne Nord (TPÉCN).

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

Je certifie que le texte ci-haut est une copie authentique d'un extrait du procès-verbal de l'assemblée ordinaire du Conseil, sujette à l'approbation du procès-verbal de ladite séance.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME


Isabelle Jalbert
Directrice générale et greffière-trésorière par intérim

PROVINCE DE QUÉBEC

EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL D'UNE SÉANCE ORDINAIRE DU CONSEIL MUNICIPAL DE LA VILLE DE MIRABEL TENUE LE 26 FÉVRIER 2024

À laquelle étaient présents tous les membres du conseil municipal, à l'exception de Mme la conseillère Francine Charles et de M. le conseiller Michel Lauzon

La séance fut présidée par M. le maire Patrick Charbonneau

150-02-2024	Appui à la Table des préfets et élus de la couronne Nord (TPÉCN) relativement à la Planification intégrée en aménagement-transport. (G3 312 N1446)
--------------------	---

CONSIDÉRANT QUE le conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a adopté le premier projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) révisé le 6 octobre 2023 et soumettait le document auprès des MRC et du gouvernement pour consultation formelle sur une période de 180 jours;

CONSIDÉRANT QUE le premier projet de PMAD révisé vise à accroître de manière importante la densité résidentielle aux abords des points d'accès du réseau structurant de transport collectif dans les secteurs de planification intégrée aménagement-transport (PIAT) que sont les aires TOD, les corridors d'aménagement-transport (CAT) et les espaces stratégiques de redéveloppement (ESR);

CONSIDÉRANT QUE la densification d'occupation du territoire métropolitain est essentielle à l'atteinte des objectifs de protection du territoire agricole et des milieux naturels inscrits au premier projet de PMAD révisé;

CONSIDÉRANT QUE l'atteinte des objectifs métropolitains de protection du territoire agricole et de protection des milieux naturels est largement tributaire des efforts qui seront faits dans les couronnes Nord et Sud de la CMM;

CONSIDÉRANT QUE le développement de services structurants de transport collectif est une condition essentielle à la stratégie métropolitaine de planification intégrée aménagement-transport proposée au premier projet de PMAD révisé;

CONSIDÉRANT QUE le PMAD, dans une perspective de développement durable, définit des orientations, des objectifs, des cibles et des critères aux fins d'assurer la compétitivité et l'attractivité du territoire de la communauté métropolitaine;

CONSIDÉRANT QUE le premier projet de PMAD révisé identifie et établit des cibles de densité résidentielle dans les secteurs de planification intégrée aménagement-transport (PIAT);

CONSIDÉRANT QUE depuis l'adoption du PMAD en 2011, les municipalités de la couronne Nord ont densifié la fonction résidentielle dans les aires TOD alors le développement de l'offre de service en transport collectif n'a pas suivi;

CONSIDÉRANT QUE nos municipalités ont densifié la fonction résidentielle dans des aires TOD identifiées au PMAD en vigueur et pour lesquelles les projets de transport collectif n'ont jamais vu le jour à l'exemple des aires TOD des gares projetées de Boisbriand, Charlemagne et L'Assomption;

CONSIDÉRANT QUE les aires TOD de la couronne Nord inscrites au PMAD en vigueur ont plutôt contribué faiblement à remplir les objectifs d'utilisation du transport collectif visés par le PMAD en raison de la piètre qualité des services en termes de fréquence et d'amplitude;

CONSIDÉRANT QUE les enjeux de mobilité sur la couronne Nord sont de plus en plus un frein à notre développement et qu'un rattrapage en matière de développement des services de transport collectif est urgent et nécessaire afin que les résidents, les institutions et les entreprises de la couronne Nord puissent bénéficier d'une offre de service comparable aux secteurs centraux de la CMM et d'augmenter l'achalandage des transports collectifs;

La présente résolution doit faire l'objet d'approbation par le conseil municipal à une séance ultérieure conformément à l'article 333 de la Loi sur les cités et villes. En conséquence, le texte ci-dessus ne constitue pas un extrait officiel du procès-verbal de la Ville de Mirabel.

CONSIDÉRANT QUE le développement des transports collectifs est une priorité pour les élus municipaux de la couronne Nord en raison de la place centrale qu'ils occupent au sein de politiques globales articulant à la fois l'aménagement du territoire, la solidarité sociale, le développement économique, la lutte aux changements climatiques ainsi que la mobilité des personnes;

CONSIDÉRANT QUE le développement d'une offre structurante de transport collectif desservant notre territoire est essentiel afin que la couronne Nord puisse atteindre les objectifs métropolitains inscrits au premier projet de PMAD révisé et contribuer à l'attractivité et la compétitivité de la région métropolitaine;

CONSIDÉRANT QUE l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) a la compétence exclusive en matière de planification du transport collectif et qu'à cette fin elle établit un Plan stratégique de développement du transport collectif sur son territoire;

CONSIDÉRANT QUE le Plan stratégique de l'ARTM doit indiquer les équipements, les infrastructures et les services de transport collectif requis au développement de la mobilité dans la région métropolitaine, les priorités et l'échéancier de réalisation des interventions, ainsi que les modalités de financement des dépenses d'exploitation et d'immobilisation qui sont requises pour réaliser les interventions proposées;

CONSIDÉRANT QUE l'ARTM doit transmettre à la CMM, pour approbation, son Plan stratégique;

CONSIDÉRANT QUE la CMM ne peut approuver le Plan stratégique de l'ARTM avant la réception d'un avis de la ministre des Transports et de la Mobilité durable attestant que le document soumis est conforme aux orientations gouvernementales;

CONSIDÉRANT QUE la région métropolitaine n'a toujours pas de Plan stratégique;

CONSIDÉRANT QUE le financement actuel des transports collectifs est déficitaire et que les discussions avec le gouvernement en vue d'identifier un cadre financier suffisant et pérenne pour le développement des transports collectifs sont toujours en cours;

Il est proposé et résolu unanimement :

Que la priorité des élus de la couronne Nord en matière d'aménagement et de développement du territoire est d'offrir à l'ensemble de ses résidents actuels et futurs des services et un réseau de transport collectif structurant et performant en termes de fréquence, de rapidité, d'amplitude, de sécurité et de fiabilité.

Que l'adoption d'un Plan stratégique par l'ARTM et son approbation par la CMM et le gouvernement identifiant un échéancier de réalisation et les modalités de financement concernant le développement de l'offre de service et le développement d'un réseau structurant de transport collectif desservant notre territoire constitue une condition essentielle à notre engagement pour une planification intégrée aménagement-transport, proposée par la CMM au premier projet de PMAD révisé.

Que ces conditions préalables sont requises pour que les élus des municipalités de la couronne Nord donnent leur accord au premier projet de PMAD révisé soumis pour consultation.

Par conséquent, tant que l'offre de transport et son financement ne seront pas garantis par les autorités compétentes, et en l'absence d'engagement clair à cet effet, il est inconcevable pour la Ville de Mirabel de donner son accord au premier projet de PMAD révisé, l'offre de transport et son financement devant être convenus et mise en place préalablement à tout projet de densification, le tout conformément à une planification stratégique cohérente.

De transmettre aux MRC de la couronne Nord copie de la résolution pour appui par leur instance respective.

La présente résolution doit faire l'objet d'approbation par le conseil municipal à une séance ultérieure conformément à l'article 333 de la Loi sur les cités et villes. En conséquence, le texte ci-dessus ne constitue pas un extrait officiel du procès-verbal de la Ville de Mirabel.

De transmettre la présente résolution à la Communauté métropolitaine de Montréal, à la ministre des Transports et de la Mobilité durable, Mme Geneviève Guilbault et à la ministre des Affaires municipales et de l'Habitation, Mme Andrée Laforest.

Certifié copie conforme ce vingt-sept février deux mille vingt-quatre

La greffière,



Suzanne Mireault, avocate

La présente résolution doit faire l'objet d'approbation par le conseil municipal à une séance ultérieure conformément à l'article 333 de la Loi sur les cités et villes. En conséquence, le texte ci-dessus ne constitue pas un extrait officiel du procès-verbal de la Ville de Mirabel.

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ
DE THÉRÈSE-DE BLAINVILLE
SAINTE-THÉRÈSE, QUÉBEC

EXTRAIT du livre des délibérations de la séance du conseil tenue le 28 février 2024 à 15 :30 heures.

RÉSOLUTION
2024-02-48

OBJET : Appui à la demande de la Table des préfets et élus de la couronne Nord (TPÉCN)
concernant une planification intégrée aménagement-transport

ATTENDU la résolution N° TPÉCN_2024-02-14 adoptée par la Table des préfets et élus de la couronne Nord (TPÉCN) pour une planification intégrée aménagement-transport, laquelle se lit comme suit :

ATTENDU QUE le Conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a adopté le premier projet de PMAD révisé le 6 octobre 2023 et soumettait le document auprès des MRC et du gouvernement pour consultation formelle sur une période de 180 jours;

ATTENDU QUE le premier projet de PMAD révisé vise à accroître de manière importante la densité résidentielle aux abords des points d'accès du réseau structurant de transport collectif dans les secteurs de planification intégrée aménagement-transport (PIAT) que sont les aires TOD, les corridors d'aménagement-transport (CAT) et les espaces stratégiques de redéveloppement (ESR);

ATTENDU QUE la densification d'occupation du territoire métropolitain est essentielle à l'atteinte des objectifs de protection du territoire agricole et des milieux naturels inscrits au premier projet de PMAD révisé;

ATTENDU QUE l'atteinte des objectifs métropolitains de protection du territoire agricole et de protection des milieux naturels est largement tributaire des efforts qui seront faits dans les couronnes Nord et Sud de la CMM;

ATTENDU QUE le développement de services structurants de transport collectif est une condition essentielle à la stratégie métropolitaine de planification intégrée aménagement-transport proposée au premier projet de PMAD révisé;

ATTENDU QUE le PMAD, dans une perspective de développement durable, définit des orientations, des objectifs, des cibles et des critères aux fins d'assurer la compétitivité et l'attractivité du territoire de la communauté métropolitaine;

ATTENDU QUE le premier projet de PMAD révisé identifie et établit des cibles de densité résidentielle dans les secteurs de planification intégrée aménagement-transport (PIAT);

ATTENDU QUE depuis l'adoption du PMAD en 2011, les municipalités de la couronne Nord ont densifié la fonction résidentielle dans les aires TOD alors le développement de l'offre de service en transport collectif n'a pas suivi;

ATTENDU QUE nos municipalités ont densifié la fonction résidentielle dans des aires TOD identifiées au PMAD en vigueur et pour lesquelles les projets de transport collectif n'ont jamais vu le jour à l'exemple des aires TOD des gares projetées de Boisbriand, Charlemagne et L'Assomption;



ATTENDU QUE les aires TOD de la couronne Nord inscrites au PMAD en vigueur ont plutôt contribué faiblement à remplir les objectifs d'utilisation du transport collectif visés par le PMAD en raison de la piètre qualité des services en termes de fréquence et d'amplitude;

ATTENDU QUE les enjeux de mobilité sur la couronne Nord sont de plus en plus un frein à notre développement et qu'un rattrapage en matière de développement des services de transport collectif est urgent et nécessaire afin que les résidents, les institutions et les entreprises de la couronne Nord puissent bénéficier d'une offre de service comparable aux secteurs centraux de la CMM et d'augmenter l'achalandage des transports collectifs;

ATTENDU QUE le développement des transports collectifs est une priorité pour les élus municipaux de la couronne Nord en raison de la place centrale qu'ils occupent au sein de politiques globales articulant à la fois l'aménagement du territoire, la solidarité sociale, le développement économique, la lutte aux changements climatiques ainsi que la mobilité des personnes;

ATTENDU QUE le développement d'une offre structurante de transport collectif desservant notre territoire est essentiel afin que la couronne Nord puisse atteindre les objectifs métropolitains inscrits au premier projet de PMAD révisé et contribuer à l'attractivité et la compétitivité de la région métropolitaine;

ATTENDU QUE l'ARTM a la compétence exclusive en matière de planification du transport collectif et qu'à cette fin elle établit un Plan stratégique de développement du transport collectif sur son territoire;

ATTENDU QUE le Plan stratégique de l'ARTM doit indiquer les équipements, les infrastructures et les services de transport collectif requis au développement de la mobilité dans la région métropolitaine, les priorités et l'échéancier de réalisation des interventions, ainsi que les modalités de financement des dépenses d'exploitation et d'immobilisation qui sont requises pour réaliser les interventions proposées;

ATTENDU QUE l'ARTM doit transmettre à la CMM, pour approbation, son Plan stratégique;

ATTENDU QUE la CMM ne peut approuver le Plan stratégique de l'ARTM avant la réception d'un avis de la ministre des Transports et de la Mobilité durable attestant que le document soumis est conforme aux orientations gouvernementales;

ATTENDU QUE la région métropolitaine n'a toujours pas de Plan stratégique;

ATTENDU QUE le financement actuel des transports collectifs est déficitaire et que les discussions avec le gouvernement en vue d'identifier un cadre financier suffisant et pérenne pour le développement des transports collectifs sont toujours en cours;

Il est proposé par Monsieur Christian Charron
Maire de Ville de Sainte-Thérèse
appuyé par Madame Christine Beaudette
Mairesse de Ville de Boisbriand

QUE la priorité des élus de la couronne Nord en matière d'aménagement et de développement du territoire est d'offrir à l'ensemble de ses résidents actuels et futurs des services et un réseau de transport collectif structurant et performant en termes de fréquence, de rapidité, d'amplitude, de sécurité et de fiabilité;

QUE l'adoption d'un Plan stratégique par l'ARTM et son approbation par la CMM et le gouvernement identifiant un échéancier de réalisation et les modalités de financement concernant le développement de l'offre de service et le développement d'un réseau structurant de transport collectif desservant notre territoire constitue une condition essentielle à notre engagement pour une planification intégrée aménagement-transport, proposée par la CMM au premier projet de PMAD révisé;

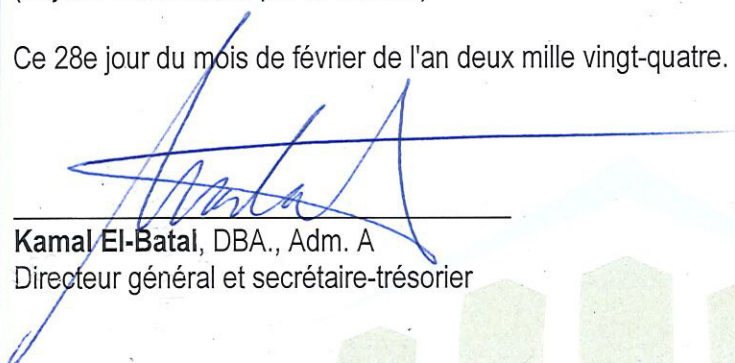
QUE ces conditions préalables sont requises pour que les élus des municipalités de la couronne Nord donnent leur accord au premier projet de PMAD révisé soumis pour consultation;

DE transmettre copies de cette résolution à la Communauté métropolitaine de Montréal et à la ministre des Transports et de la Mobilité durable.

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

Copie certifiée conforme au livre des délibérations
(Sujette à ratification par le Conseil)

Ce 28e jour du mois de février de l'an deux mille vingt-quatre.



Kamal El-Batal, DBA., Adm. A
Directeur général et secrétaire-trésorier





Extrait du registre du procès-verbal d'une séance ordinaire du conseil de la MRC Les Moulins tenue le 12 mars 2024

RÉSOLUTION NO. : 14 821-03-24
PROPOSÉ PAR : MONSIEUR GUILLAUME TREMBLAY
APPUYÉ PAR : MADME VICKY MOKAS

Appui à la Table des préfets et élus de la couronne Nord (TPÉCN) - Planification intégrée aménagement-transport

CONSIDÉRANT QUE le Conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a adopté le premier projet de PMAD révisé le 6 octobre 2023 et soumettait le document auprès des MRC et du gouvernement pour consultation formelle sur une période de 180 jours ;

CONSIDÉRANT QUE le premier projet de PMAD révisé vise à accroître de manière importante la densité résidentielle aux abords des points d'accès du réseau structurant de transport collectif dans les secteurs de planification intégrée aménagement-transport (PIAT) que sont les aires TOD, les corridors d'aménagement-transport (CAT) et les espaces stratégiques de redéveloppement (ESR) ;

CONSIDÉRANT QUE la densification d'occupation du territoire métropolitain est essentielle à l'atteinte des objectifs de protection du territoire agricole et des milieux naturels inscrits au premier projet de PMAD révisé ;

CONSIDÉRANT QUE l'atteinte des objectifs métropolitains de protection du territoire agricole et de protection des milieux naturels est largement tributaire des efforts qui seront faits dans les couronnes Nord et Sud de la CMM ;

CONSIDÉRANT QUE le développement de services structurants de transport collectif est une condition essentielle à la stratégie métropolitaine de planification intégrée aménagement-transport proposée au premier projet de PMAD révisé ;

CONSIDÉRANT QUE le PMAD, dans une perspective de développement durable, définit des orientations, des objectifs, des cibles et des critères aux fins d'assurer la compétitivité et l'attractivité du territoire de la communauté métropolitaine ;

CONSIDÉRANT QUE le premier projet de PMAD révisé identifie et établit des cibles de densité résidentielle dans les secteurs de planification intégrée aménagement-transport (PIAT) ;

CONSIDÉRANT QUE depuis l'adoption du PMAD en 2011, les municipalités de la couronne Nord ont densifié la fonction résidentielle dans les aires TOD alors le développement de l'offre de service en transport collectif n'a pas suivi;

CONSIDÉRANT QUE nos municipalités ont densifié la fonction résidentielle dans des aires TOD identifiées au PMAD en vigueur et pour lesquelles les projets de transport collectif n'ont jamais vu le jour à l'exemple des aires TOD des gares projetées de Boisbriand, Charlemagne et L'Assomption ;

CONSIDÉRANT QUE les aires TOD de la couronne Nord inscrites au PMAD en vigueur ont plutôt contribué faiblement à remplir les objectifs d'utilisation du transport collectif visés par le PMAD en raison de la piètre qualité des services en termes de fréquence et d'amplitude ;

CONSIDÉRANT QUE les enjeux de mobilité sur la couronne Nord sont de plus en plus un frein à notre développement et qu'un rattrapage en matière de développement des services de transport collectif est urgent et nécessaire afin que les résidents, les institutions et les entreprises de la couronne Nord puissent bénéficier d'une offre de service comparable aux secteurs centraux de la CMM et d'augmenter l'achalandage des transports collectifs ;

/2 (suite résolution numéro 14 821-03-24)

CONSIDÉRANT QUE le développement des transports collectifs est une priorité pour les élus municipaux de la couronne Nord en raison de la place centrale qu'ils occupent au sein de politiques globales articulant à la fois l'aménagement du territoire, la solidarité sociale, le développement économique, la lutte aux changements climatiques ainsi que la mobilité des personnes ;

CONSIDÉRANT QUE le développement d'une offre structurante de transport collectif desservant notre territoire est essentiel afin que la couronne Nord puisse atteindre les objectifs métropolitains inscrits au *premier projet de PMAD révisé* et contribuer à l'attractivité et la compétitivité de la région métropolitaine ;

CONSIDÉRANT QUE l'ARTM a la compétence exclusive en matière de planification du transport collectif et qu'à cette fin elle établit un *Plan stratégique de développement du transport collectif* sur son territoire ;

CONSIDÉRANT QUE le *Plan stratégique* de l'ARTM doit indiquer les équipements, les infrastructures et les services de transport collectif requis au développement de la mobilité dans la région métropolitaine, les priorités et l'échéancier de réalisation des interventions, ainsi que les modalités de financement des dépenses d'exploitation et d'immobilisation qui sont requises pour réaliser les interventions proposées ;

CONSIDÉRANT QUE l'ARTM doit transmettre à la CMM, pour approbation, son *Plan stratégique* ;

CONSIDÉRANT QUE la CMM ne peut approuver le *Plan stratégique* de l'ARTM avant la réception d'un avis de la ministre des Transports et de la Mobilité durable attestant que le document soumis est conforme aux orientations gouvernementales ;

CONSIDÉRANT QUE la région métropolitaine n'a toujours pas de *Plan stratégique* ;

CONSIDÉRANT QUE le financement actuel des transports collectifs est déficitaire et que les discussions avec le gouvernement en vue d'identifier un cadre financier suffisant et pérenne pour le développement des transports collectifs sont toujours en cours ;

CONSIDÉRANT la résolution numéro TPÉCN_2024-02-14 de la Table des préfets et élus de la couronne Nord (TPECN) ;

Il est proposé par madame Guillaume Tremblay, appuyé par madame Vicky Mokas et résolu unanimement:

QUE le préambule de la présente résolution en fasse partie intégrante.

QUE le conseil de la MRC Les Moulins appuie la résolution numéro TPÉCN_2024-02-14 de la Table des préfets et élus de la couronne Nord (TPECN), à savoir :

QUE la priorité des élus de la couronne Nord en matière d'aménagement et de développement du territoire est d'offrir à l'ensemble de ses résidents actuels et futurs des services et un réseau de transport collectif structurant et performant en termes de fréquence, de rapidité, d'amplitude, de sécurité et de fiabilité.

...3/

/3 (suite résolution numéro 14 821-03-24)

QUE l'adoption d'un *Plan stratégique* par l'ARTM et son approbation par la CMM et le gouvernement identifiant un échéancier de réalisation et les modalités de financement concernant le développement de l'offre de service et le développement d'un réseau structurant de transport collectif desservant notre territoire constitue une condition essentielle à notre engagement pour une planification intégrée aménagement-transport, proposée par la CMM au *premier projet de PMAD révisé*.

QUE ces conditions préalables sont requises pour que les élus des municipalités de la couronne Nord donnent leur accord au *premier projet de PMAD révisé* soumis pour consultation.

QUE la présente résolution soit transmise à la Table des préfets et élus de la couronne Nord (TPECN), aux MRC de la couronne Nord, à la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et à la ministre des Transports et de la Mobilité durable.

ADOPTÉE

Copie authentique ce 14 mars 2024



Martine Baribeau, avocate
Directrice générale adjointe, greffière-trésorière adjointe
et directrice du service du greffe

Sujet à ratification lors de la prochaine séance du conseil

À une session **ordinaire** du Conseil de la Municipalité régionale de comté de L'Assomption tenue en la salle des délibérations de ce conseil, à L'Assomption, le **26 février 2024**, à **17 : 00 heures**, conformément aux dispositions de la Loi et des règlements, et à laquelle étaient présents les conseillers suivants:

Monsieur Nicolas Dufour, Monsieur Bernard Landreville, Monsieur Sylvain Crevier,

formant quorum sous la présidence du préfet : Monsieur Sébastien Nadeau, Monsieur Joffrey Bouchard, directeur général, et Madame Nathalie Deslongchamps, directrice et greffière-trésorière adjointe, sont également présents.

RÉSOLUTION NO. : 24-02-048

**APPUI À LA TABLE DES PRÉFETS ET DES ÉLUS
DE LA COURONNE NORD (TPÉCN)
POUR UNE PLANIFICATION INTÉGRÉE AMÉNAGEMENT-TRANSPORT**

CONSIDÉRANT la demande d'appui de la Table des préfets et élus de la couronne Nord (TPÉCN), par sa résolution numéro TPÉCN_202402-14, relative à une planification intégrée aménagement-transport, qui se lit comme suit :

CONSIDÉRANT QUE le Conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a adopté le premier projet de PMAD révisé le 6 octobre 2023 et soumettait le document auprès des MRC et du gouvernement pour consultation formelle sur une période de 180 jours;

CONSIDÉRANT QUE le premier projet de PMAD révisé vise à accroître de manière importante la densité résidentielle aux abords des points d'accès du réseau structurant de transport collectif dans les secteurs de planification intégrée aménagement-transport (PIAT) que sont les aires TOD, les corridors d'aménagement-transport (CAT) et les espaces stratégiques de redéveloppement (ESR);

CONSIDÉRANT QUE la densification d'occupation du territoire métropolitain est essentielle à l'atteinte des objectifs de protection du territoire agricole et des milieux naturels inscrits au premier projet de PMAD révisé;

CONSIDÉRANT QUE l'atteinte des objectifs métropolitains de protection du territoire agricole et de protection des milieux naturels est largement tributaire des efforts qui seront faits dans les couronnes Nord et Sud de la CMM ;

CONSIDÉRANT QUE le développement de services structurants de transport collectif est une condition essentielle à la stratégie métropolitaine de planification intégrée aménagement-transport proposée au premier projet de PMAD révisé;

CONSIDÉRANT QUE le PMAD, dans une perspective de développement durable, définit des orientations, des objectifs, des cibles et des critères aux fins d'assurer la compétitivité et l'attractivité du territoire de la communauté métropolitaine ;

CONSIDÉRANT QUE le premier projet de PMAD révisé identifie et établit des cibles de densité résidentielle dans les secteurs de planification intégrée aménagement-transport (PIAT);

CONSIDÉRANT QUE depuis l'adoption du PMAD en 2011, les municipalités de la couronne Nord ont densifié la fonction résidentielle dans les aires TOD alors le développement de l'offre de service en transport collectif n'a pas suivi;

CONSIDÉRANT QUE nos municipalités ont densifié la fonction résidentielle dans des aires TOD identifiées au PMAD en vigueur et pour lesquelles les projets de transport collectif n'ont jamais vu le jour à l'exemple des aires TOD des gares projetées de Boisbriand, Charlemagne et L'Assomption;

CONSIDÉRANT QUE les aires TOD de la couronne Nord inscrites au PMAD en vigueur ont plutôt contribué faiblement à remplir les objectifs d'utilisation du transport collectif visés par le PMAD en raison de la piètre qualité des services en termes de fréquence et d'amplitude;

CONSIDÉRANT QUE les enjeux de mobilité sur la couronne Nord sont de plus en plus un frein à notre développement et qu'un rattrapage en matière de développement des services de transport collectif est urgent et nécessaire afin que les résidents, les institutions et les entreprises de la couronne Nord puissent bénéficier d'une offre de service comparable aux secteurs centraux de la CMM et d'augmenter l'achalandage des transports collectifs;

CONSIDÉRANT QUE le développement des transports collectifs est une priorité pour les élus municipaux de la couronne Nord en raison de la place centrale qu'ils occupent au sein de politiques globales articulant à la fois l'aménagement du territoire, la solidarité sociale, le développement économique, la lutte aux changements climatiques ainsi que la mobilité des personnes;

CONSIDÉRANT QUE le développement d'une offre structurante de transport collectif desservant notre territoire est essentiel afin que la couronne Nord puisse atteindre les objectifs métropolitains inscrits au premier projet de PMAD révisé et contribuer à l'attractivité et la compétitivité de la région métropolitaine;

CONSIDÉRANT QUE l'ARTM a la compétence exclusive en matière de planification du transport collectif et qu'à cette fin elle établit un Plan stratégique de développement du transport collectif sur son territoire;

CONSIDÉRANT QUE le Plan stratégique de l'ARTM doit indiquer les équipements, les infrastructures et les services de transport collectif requis au développement de la mobilité dans la région métropolitaine, les priorités et l'échéancier de réalisation des interventions, ainsi que les modalités de financement des dépenses d'exploitation et d'immobilisation qui sont requises pour réaliser les interventions proposées;

CONSIDÉRANT QUE l'ARTM doit transmettre à la CMM, pour approbation, son Plan stratégique;

CONSIDÉRANT QUE la CMM ne peut approuver le Plan stratégique de l'ARTM avant la réception d'un avis de la ministre des Transports et de la Mobilité durable attestant que le document soumis est conforme aux orientations gouvernementales;

CONSIDÉRANT QUE la région métropolitaine n'a toujours pas de Plan stratégique;

CONSIDÉRANT QUE le financement actuel des transports collectifs est déficitaire et que les discussions avec le gouvernement en vue d'identifier un cadre financier suffisant et pérenne pour le développement des transports collectifs sont toujours en cours;

IL EST RÉSOLU :

QUE la priorité des élus de la couronne Nord en matière d'aménagement et de développement du territoire est d'offrir à l'ensemble de ses résidents actuels et futurs des services et un réseau de transport collectif structurant et performant en termes de fréquence, de rapidité, d'amplitude, de sécurité et de fiabilité;

QUE l'adoption d'un Plan stratégique par l'ARTM et son approbation par la CMM et le gouvernement identifiant un échéancier de réalisation et les modalités de financement concernant le développement de l'offre de service et le développement d'un réseau structurant de transport collectif desservant notre territoire constitue une condition essentielle à notre engagement pour une planification intégrée aménagement-transport, proposée par la CMM au premier projet de PMAD révisé;

QUE ces conditions préalables sont requises pour que les élus des municipalités de la couronne Nord donnent leur accord au premier projet de PMAD révisé soumis pour consultation;

DE transmettre aux MRC de la couronne Nord copie de la résolution pour appui par leur instance respective;

DE transmettre copies de cette résolution et des résolutions de MRC de la couronne Nord à la Communauté métropolitaine de Montréal et à la ministre des Transports et de la Mobilité durable.

CONSIDÉRANT QUE le conseil de la MRC de L'Assomption est en accord avec les énoncés de la résolution numéro TPÉCN-2024-02-14 de la Table des préfets et élus de la couronne Nord (TPÉCN).

EN CONSÉQUENCE, il est proposé par monsieur Nicolas Dufour, maire de la Ville de Repentigny, Appuyé par monsieur Sylvain Crevier, représentant de la Ville de Charlemagne, **ET RÉSOLU UNANIMEMENT :**

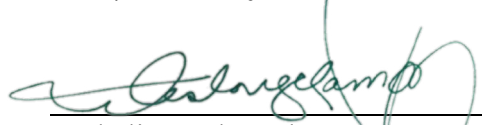
QUE le préambule ci-haut fasse partie de la présente résolution.

QUE le conseil de la MRC de L'Assomption appuie la Table des préfets et élus de la couronne Nord (TPÉCN) dans sa demande.

QU'une copie de cette résolution soit transmise à la Table des préfets et élus de la couronne Nord (TPÉCN).

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Copie certifiée conforme
À L'Assomption, Québec
Ce 27 février 2024


Nathalie Deslongchamps, OMA
Directrice et greffière-trésorière adjointe