



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

Commentaires de la TPÉCN sur le Projet de PMAD révisé

12 février 2025

TABLE DES MATIÈRES

CONTEXTE	3
INTRODUCTION	4
ENJEUX DE LA MISE EN ŒUVRE DU PMAD ET RECOMMANDATIONS	5
<i>Le développement de l'offre de services en transport collectif</i>	6
<i>Les coûts liés à la mise en œuvre du PMAD révisé</i>	8
<i>La double conformité des schémas d'aménagement des MRC métropolitaines.</i>	9
<i>Critère concernant la protection du territoire agricole</i>	10
<i>Réseau vélo métropolitain</i>	10
<i>Planification détaillée des secteurs PIAT et des corridors d'aménagement transport</i>	11
CONCLUSION	12

CONTEXTE

Le 2 octobre 2024, le secrétariat de la CMM transmettait à la Table des préfets et élus de la couronne Nord (TPÉCN) le *Second projet pour la révision du Plan métropolitain d'aménagement et de développement* ainsi que le *Projet d'énoncé de vision stratégique 2050* adoptés par le Conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) à son assemblée du 30 septembre 2024. Conformément aux articles 2.6 et 56.6 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, la CMM a invité les MRC de la couronne Nord à lui transmettre nos commentaires et avis sur ces projets. Cette invitation a également été transmise à la TPÉCN.

INTRODUCTION

Après près de deux ans de travaux de révision du PMAD, le *Projet de PMAD révisé* adopté par la CMM exprime une convergence de vision et d'intérêt des 82 municipalités parties prenantes au plan métropolitain. Le *Projet de PMAD révisé* s'inscrit résolument sous le signe du développement durable, de la lutte et de l'adaptation aux changements climatiques ainsi qu'à la protection de la biodiversité. Dans la continuité du premier PMAD, le *Projet de PMAD révisé* s'articule autour de trois grandes orientations en matière d'aménagement, de transport et d'environnement. Ces orientations sont interreliées et se déclinent en objectifs et en critères.

En matière d'aménagement, le *Projet de PMAD révisé* mise en priorité sur un développement plus compact et plus dense du territoire métropolitain aux abords des points d'accès du réseau de transport collectif qui devront faire l'objet d'une planification intégrée aménagement-transport (secteurs PIAT). Le *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 de densité résidentielle 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) plusieurs objectifs métropolitains visant à prioriser le développement et le redéveloppement dans ces secteurs ainsi que des exigences en matière de planification intégrée aménagement-transport.

Cette stratégie d'aménagement qui était au cœur du premier PMAD adopté en 2012 par la CMM est donc maintenue et intensifiée au *Projet de PMAD révisé*. Elle vise également à protéger et mettre en valeur les milieux naturels et agricoles du grand Montréal, à réduire notre empreinte carbone, à favoriser une mobilité plus durable des personnes, à développer de milieux de vie de qualité pour nos citoyens, à être une société plus inclusive et de manière générale à assurer l'attractivité et la vitalité économique du grand Montréal.

La TPÉCN se rallie à cette stratégie d'aménagement du territoire métropolitain. À cette étape du processus du PMAD révisé, et tel que soulevé par M. Denis Martin à la Commission spéciale du PMAD lors des consultations publiques tenues le 26 novembre 2024, l'objet principal des commentaires et recommandations de la TPÉCN porte sur les enjeux de mise en œuvre et les conditions de succès qui permettront l'atteinte des objectifs et cibles du plan métropolitain.

La TPÉCN et les MRC de la couronne Nord constatent l'effort d'ajustement qui a été réalisé entre la version préliminaire et le présent *Projet de PMAD révisé*. Toutefois, de l'avis de la TPÉCN, certains éléments sont à ajuster afin d'assurer une mise en œuvre cohérente des objectifs métropolitains, tenant compte des particularités territoriales des MRC. La TPÉCN énoncera des commentaires et recommandations à cet effet.

ENJEUX DE LA MISE EN ŒUVRE DU PMAD ET RECOMMANDATIONS

Les défis et enjeux à relever dans le cadre de la mise en œuvre du *Projet de PMAD révisé* sont nombreux et multidimensionnels. À la lecture du *Projet de PMAD révisé*, nous en relevons ci-dessous les principaux :

- **Coordination intergouvernementale et intermunicipale** : Assurer une collaboration efficace entre les différents niveaux de gouvernement et les 82 municipalités, les MRC et les agglomérations pour harmoniser les actions et les politiques.
- **Financement stable et récurrent** : Obtenir des ressources financières suffisantes et continues pour soutenir les projets de transport collectif, de logement social et abordable, et de protection des milieux naturels.
- **Acceptation et adhésion des parties prenantes** : Obtenir l'adhésion des municipalités, des citoyens, des entreprises et des autres parties prenantes aux objectifs et aux mesures du PMAD.
- **Complexité administrative** : Gérer la complexité administrative liée à la mise en œuvre des mesures du PMAD, notamment en ce qui concerne la modification des schémas d'aménagement et de développement (SAD) des MRC et des agglomérations.
- **Suivi et évaluation** : Mettre en place des systèmes de suivi et d'évaluation efficaces pour mesurer l'atteinte des objectifs et des cibles du PMAD, et ajuster les actions en conséquence.
- **Changements climatiques et adaptation** : Intégrer les mesures d'adaptation aux changements climatiques dans les politiques d'aménagement et de développement, et gérer les impacts environnementaux.
- **Densification urbaine réfléchie** : Promouvoir une densification qui respecte les caractéristiques locales et améliore la qualité de vie, sans créer de congestion ou de nuisances.
- **Protection des milieux naturels** : Concilier le développement urbain avec la protection et la mise en valeur des milieux naturels, des paysages et du patrimoine.
- **Mobilité durable** : Développer des infrastructures de transport collectif et actif pour réduire la dépendance à l'automobile et promouvoir une mobilité durable.
- **Équité sociale et crise du logement** : Assurer l'accès équitable aux services, aux infrastructures et aux logements abordables pour tous les résidents du Grand Montréal, tout en maintenant la mixité sociale et en évitant l'embourgeoisement.

Ces enjeux et défis à relever montrent la complexité de la mise en œuvre du PMAD révisé et la nécessité d'une collaboration et d'une coordination étroites entre les différentes autorités et parties prenantes pour assurer une planification territoriale cohérente et efficace et, ultimement,

l'atteinte des objectifs du PMAD tout en respectant les réalités et particularités territoriales des MRC.

De la perspective des MRC et des municipalités de la couronne Nord, nous aborderont sommairement les enjeux et défis suivants :

- 1. Le développement de l'offre de services en transport collectif;**
- 2. Les coûts liés à la mise en œuvre du PMAD révisé;**
- 3. La double conformité des schémas d'aménagement des MRC métropolitaines.**

Le développement de l'offre de services en transport collectif

Tel que mentionné au *Projet de PMAD révisé*, la stratégie de densification des nouveaux logements concentrée à l'intérieur des aires PIAT vise une utilisation accrue des transports collectifs et actifs et un transfert modal vers ces modes alternatifs à l'auto-solo. En continuité avec le PMAD en vigueur, le pari d'aménagement de la CMM est 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 faible 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. D'autre part, il n'existe aucune liaison structurante permettant une connexion est-ouest dans la région, limitant les options de déplacement en transport collectif. Depuis l'adoption du PMAD en 2011, les municipalités ont densifié la fonction résidentielle dans les aires TOD. Or, le développement de l'offre de service en TC n'a pas suivi. L'offre de transport collectif est peu diversifiée et mal adaptée aux activités des résidents, ce qui décourage l'utilisation des transports en commun. 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.

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 compte tenu de l'expérience du premier PMAD, la TPÉCN considère que le développement d'une offre de services accrue de transport collectif sur la couronne Nord constitue une condition essentielle et préalable

COMMENTAIRES DE LA TPÉCN SUR LE PROJET DE PMAD RÉVISÉ

à l'atteinte de la stratégie métropolitaine de densification des aires PIAT proposées *au Projet de PMAD révisé*.

Aussi, et tel que recommandé dans ses commentaires sur le *Premier projet de PMAD révisé*, LA TPÉCN RECOMMANDE QUE LE PROJET DE PMAD RÉVISÉ ÉNONCE AU CRITÈRE 1.1.3 LES CARACTÉRISTIQUES DE PERFORMANCE DES MODES STRUCTURANTS EN TERMES DE QUALITÉ, DE FRÉQUENCE ET D'AMPLITUDE NÉCESSAIRES À UNE DENSIFICATION ACCRUE DES AIRES PIAT.

Tout comme la CMM, la TPÉCN est d'avis qu'il est essentiel qu'il y ait une progression immédiate et constante de l'offre de services en transport collectif pour atteindre les cibles de part modale visées au *Projet de PMAD révisé*. Rappelons que la CMM vise à ce que 50 % des déplacements soient effectués en modes actifs et collectifs à l'horizon 2050. À court terme, soit d'ici 2033, la CMM propose de fixer à 38 % la cible de part modale des déplacements en transport collectif et actif sur 24 h. par rapport aux parts modales observées en 2018. La CMM estime que la réalisation des projets de transport actif et collectif performants et structurants identifiés au *Projet de PMAD révisé* (énumérés au tableau 29) permettra l'atteinte des cibles de part modale.

Le défi de réalisation de tous ces projets concerne tous les partenaires concernés qui devront s'engager à soutenir le déploiement de l'offre requise de transport collectif. Actuellement, l'adoption du premier PSD de l'ARTM suit un calendrier similaire à la révision du PMAD. Or, à la demande du gouvernement du Québec, le PSD révisé s'appuie sur une priorisation des projets qui mise avant tout sur l'optimisation des équipements et des infrastructures existantes de transport. De même, le cadre financier sur lequel l'ARTM s'appuie pour la mise en œuvre du PSD repose sur l'entente intervenue avec le gouvernement pour la période 2025-2028.

Tel qu'énoncé au *Projet de PMAD révisé*, le renforcement et le développement de l'offre de service du *Réseau métropolitain de transport collectif structurant* (RMTCS) sont de la compétence de l'ARTM et devront se faire dans le respect des orientations, des objectifs et des critères du PMAD de la CMM. Or, compte tenu de l'entente récente du gouvernement sur le cadre financier 2025-2028 du transport collectif, force est de constater que, d'une part, l'horizon du cadre financier 2025-2028 pris en compte au PSD et que, d'autre part, les priorités d'interventions du PSD (optimisation des équipements et infrastructures existantes) ne sont pas en adéquation avec les objectifs de développement du PMAD.

Dans un tel contexte, et afin d'indiquer au gouvernement du Québec et à l'ARTM l'ensemble des conditions requises pour assurer la mise en œuvre des objectifs d'aménagement du PMAD révisé, IL EST DEMANDÉ À LA CMM, À L'INSTAR DU PREMIER PMAD, D'INTÉGRER À LA CARTE 20 (CARTE-SYNTÈSE DES AXES DE SERVICE EN TRANSPORT COLLECTIF STRUCTURANT PROJETÉS SUR LE TERRITOIRE DE LA CMM) L'AMPLEUR DES INVESTISSEMENTS REQUIS EN IMMOBILISATIONS POUR RÉALISER LES PROJETS DU RMTCS.

Les coûts liés à la mise en œuvre du PMAD révisé

La mise en œuvre du PMAD impliquera inévitablement des coûts financiers significatifs pour les MRC et les municipalités, liés à la planification, aux études, aux consultations et aux projets d'infrastructure et de logement social et abordable.

Au plan des infrastructures, le *Projet de PMAD révisé* concentre fortement la densification dans les noyaux urbains existants. Ces secteurs sont déjà urbanisés pour l'essentiel de leur superficie. Ceci présente l'avantage important de favoriser la requalification, le redéveloppement et la consolidation urbaines plutôt que l'étalement. Aucune transition écologique ne peut se faire sans cette approche et nous sommes en accord avec cette approche. Il faut cependant reconnaître que les infrastructures déjà présentes dans ces secteurs sont les plus susceptibles d'être peu efficaces (réseaux combinés), âgées, en mauvais état, ou même de capacité insuffisante. Dans certains cas, des problèmes de capacité peuvent être identifiés au-delà du périmètre de ces secteurs, dans la mesure où les réseaux s'y trouvant ont été originellement planifiés pour d'autres usages ou pour une densité d'occupation du sol beaucoup plus faible. La mise en œuvre du PMAD révisé devra prendre en compte ces enjeux.

Au niveau de l'aménagement de l'espace public, les exigences en matière de planification intégrée aménagement-transport dans les secteurs PIAT et les exigences demandées quant à la qualité et mixité des milieux de vie peuvent potentiellement représenter d'importants investissements municipaux. La reconfiguration d'un secteur déjà urbanisé est souvent plus coûteuse au départ. En effet, l'acquisition de terrains à des fins publiques est généralement plus complexe et plus chère, l'offre en rues, en espaces publics ou en milieux naturels est parfois déjà déficitaire et la transition (fréquente) d'une vocation commerciale ou industrielle légère à résidentielle ou mixte engendre des nuisances qui exigent une planification détaillée des interventions et du phasage et, souvent, des aménagements temporaires. De même, la densification des secteurs PIAT impliquera potentiellement la construction de nouvelles écoles, pour laquelle les mêmes constats peuvent être faits que pour l'aménagement de l'espace public : une faible disposition de terrains publics, de fortes valeurs foncières, peu de terrains vacants et une forme et des fonctions urbaines plus complexes à analyser et sur lesquelles intervenir.

Au niveau de la mobilité, l'augmentation de l'utilisation des transports collectifs visée au PMAD révisé nécessitera une augmentation importante des contributions municipales aux déficits d'exploitation des services.

La Protection des milieux naturels et agricoles et l'identification de dispositions pour encadrer les activités autorisées dans les milieux naturels d'intérêt métropolitain impliquent potentiellement des coûts financiers significatifs pour les MRC et les municipalités liés à la planification, aux études, aux consultations et aux projets pour l'acquisition de boisés, la renaturalisation de sites municipaux et la compensation pour les producteurs agricoles participant à la conservation des milieux naturels. Le même constat s'applique aux dispositions du *Projet de PMAD révisé* concernant la protection et mise en valeur du patrimoine bâti d'intérêt métropolitain, ainsi qu'aux dispositions concernant la protection et la mise en valeur les paysages d'intérêt métropolitain.

L'enjeu financier de la mise en œuvre des objectifs du *Projet de PMAD révisé* soulève l'importance de mettre en place une approche collaborative entre les parties prenantes afin de coordonner les calendriers de réalisation, éviter de doubler le travail et s'assurer de ne pas manquer les opportunités. 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.

La TPÉCN souligne également l'importance et la nécessité d'adopter des programmes de subvention pour soutenir les municipalités. Il s'agit certes d'un enjeu majeur pour l'atteinte des objectifs métropolitains et qui nécessitera inévitablement d'aborder les impacts de cette planification métropolitaine sur le cadre financier de la CMM pour les 20 prochaines années.

À L'INSTAR DU PREMIER PMAD, LA TPÉCN RECOMMANDE QUE LA CMM ADOPTE UN PLAN D'ACTION DÉTAILLÉ SUR UN HORIZON MINIMALEMENT DE 5 ANS, ÉTABLISSANT LA PRIORITÉ DES ACTIONS, IDENTIFIANT LES RÔLES ET RESPONSABILITÉS DES PARTIES PRENANTES ET IDENTIFIANT LES RESSOURCES NÉCESSAIRES À LA MISE EN ŒUVRE DU PMAD RÉVISÉ.

La double conformité des schémas d'aménagement des MRC métropolitaines.

Le défi de la double conformité réside dans la nécessité pour les MRC du territoire métropolitain de devoir répondre simultanément aux attentes métropolitaines formulées par la CMM et aux nouvelles orientations gouvernementales en aménagement du territoire (OGAT). Or, les MRC de la couronne Nord s'interrogent sur la manière dont la CMM distinguera la conformité à une attente métropolitaine basée sur une invitation, alors qu'une attente formelle existe également en vertu des OGAT. Le PMAD révisé comprend un certain nombre de critères sous forme d'invitations sur des objets que les OGAT imposent des attentes formelles. Cette situation crée une complexité et un doublement des exigences, et soulève plusieurs questionnements quant à l'évaluation de la conformité des schémas d'aménagement. À titre d'exemple :

- Les attentes métropolitaines concernant les centralités locales (critères 1.1.3, 1.2.1, 1.3.1) peuvent imposer des critères de densification et de développement qui ne sont pas toujours alignés avec les réalités locales ou les orientations gouvernementales. Les nouvelles OGAT demandent également aux MRC de déterminer, à l'intérieur des périmètres d'urbanisation, les secteurs centraux et les secteurs à consolider.
- La détermination de seuils maximaux de densité (Critère 1.2.2), qui ne fait pas partie des objets possibles d'un PMAD en vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, créant un conflit avec les OGAT.

Les MRC devront considérer deux ensembles de critères et d'attentes, ceux des OGAT et ceux du PMAD, chacun ayant des exigences spécifiques qui ne sont pas toujours alignées, créant ainsi des incohérences ou des conflits entre les exigences des OGAT et celles du PMAD, particulièrement

dans les cas où les exigences du PMAD vont au-delà des orientations gouvernementales ou imposent des critères supplémentaires qui ne sont pas prévus par les OGAT.

La nécessité de se conformer à deux ensembles de règles augmentera la charge administrative et bureaucratique pour les MRC. Ces dernières devront préparer des documents, des justifications et des rapports pour démontrer leur conformité à la fois aux OGAT et au PMAD, ce qui peut être chronophage et coûteux et pouvant potentiellement entraîner des retards dans l'approbation et la mise en œuvre des projets d'aménagement. Les MRC pourraient potentiellement se retrouver bloquées entre des exigences contradictoires ou devoir attendre des clarifications et des décisions des autorités provinciales ou métropolitaines, limitant leur flexibilité et leur capacité à répondre aux réalités locales et aux besoins spécifiques de leurs communautés.

Ces exemples montrent comment les exigences de la CMM peuvent entraîner des processus administratifs supplémentaires et des complexités pour les municipalités, nécessitant des ajustements pour simplifier les processus et respecter les particularités locales.

LA TPÉCN RECOMMANDE À LA CMM D'AJUSTER LES LIBELLÉS ET LES EXIGENCES DU PROJET DE PMAD RÉVISÉ AFIN DE RÉDUIRE LA COMPLEXITÉ ET LES CONFLITS LIÉS À LA DOUBLE CONFORMITÉ POUR LES MRC.

Critère concernant la protection du territoire agricole

La TPÉCN réitère sa position voulant que la protection du territoire agricole relève de la compétence de la CPTAQ et soutient que la compétence de la CMM se situe au niveau de la mise en valeur des activités agricoles et de la délimitation du périmètre métropolitain (critère 1.1.1) qui « *correspond essentiellement au territoire situé à l'extérieur de la zone agricole permanente* », tel que mentionné à l'objectif 1.1 du *Projet de PMAD révisé*.

LA TPÉCN DEMANDE QUE LA CMM RÉVISE L'OBJECTIF 1.4 DU PROJET DE PMAD RÉVISÉ EN TENANT COMPTE QUE LA PORTÉE DU PMAD DE LA CMM SE SITUE EXCLUSIVEMENT AU NIVEAU DE LA MISE EN VALEUR DES ACTIVITÉS AGRICOLES ET DEMANDE DE RETIRER LE CRITÈRE 1.4.1 INSCRIT AU PROJET DE PMAD RÉVISÉ.

Réseau vélo métropolitain

Le Réseau vélo métropolitain à l'horizon 2031 est illustré à la carte 17 du *Projet de PMAD révisé*. Tel que mentionné au document, les tracés de ce réseau ont été actualisés pour permettre d'une part l'accès aux secteurs PIAT et d'autre part de mettre en place un Réseau express vélo à l'échelle métropolitaine (REV métropolitain). Tel que mentionné au *Projet de PMAD révisé* : « *le REV métropolitain est un projet de voies cyclables qui relie les différents points d'intérêt de Montréal (sic) selon des axes nord-sud ou est-ouest et est constitué de voies de grande capacité protégées de la circulation automobile en plus d'être accessibles toute l'année* ».

COMMENTAIRES DE LA TPÉCN SUR LE PROJET DE PMAD RÉVISÉ

La CMM demande aux MRC et aux agglomérations d'intégrer à leur SAD les axes du Réseau vélo métropolitain qui ont été identifiés sur leur territoire (critère 2.2.2), ainsi que les axes du REV métropolitain qui ont été identifiés sur leur territoire (critère 2.2.3). De prime abord, compte tenu des axes du REV métropolitain identifié à la carte 17 du *Projet de PMAD révisé*, la TPÉCN et plusieurs des MRC ont des préoccupations eu égard à la faisabilité d'implantation de ces axes qui ont été ajoutés aux axes du Plan directeur du RVM adopté en 2017 par la CMM. Entre autres, l'ajout des axes du REV métropolitain est apparu au *Projet de PMAD révisé* sans avoir fait l'objet de consultation avec les MRC et les municipalités pour son élaboration. Ce manque de consultation et de collaboration rend difficile l'adhésion des municipalités au projet. Rappelons que les axes du RVM adopté au Plan directeur en 2017 avaient été précisés et bonifiés à la suite d'une consultation des 14 MRC et agglomérations de la CMM.

LA TPÉCN RECOMMANDE QUE LE CRITÈRE 2.2.3 DU PROJET DE PMAD RÉVISÉ SOIT MODIFIÉ EN INDIQUANT QUE LES AXES DU REV MÉTROPOLITAIN À LA CARTE 17 SONT À TITRE INDICATIF ET QUE CES AXES PROPOSÉS FERONT L'OBJET D'UNE CONSULTATION DES MRC CONCERNÉES DANS LE CADRE DE LA MISE EN ŒUVRE DU PMAD RÉVISÉ.

Planification détaillée des secteurs PIAT et des corridors d'aménagement transport

Concernant les exigences de la CMM demandant une planification détaillée pour les secteurs PIAT et les corridors d'aménagement-transport, la TPÉCN est d'avis que l'application d'une planification détaillée ne devrait pas être justifiée pour l'ensemble d'un secteur PIAT ou d'un corridor d'aménagement-transport et que l'opérationnalisation de la planification détaillée devrait appartenir à la municipalité, qui devrait pouvoir définir les limites de son PPU (Plan Particulier d'Urbanisme) sans être nécessairement collée aux limites du corridor ou du PIAT.

Dans ce contexte, LA TPÉCN RECOMMANDE QUE LES MUNICIPALITÉS PUISSENT DÉFINIR SI LA PLANIFICATION DÉTAILLÉE DOIT COUVRIR EN TOTALITÉ OU EN PARTIE UN SECTEUR PIAT OU UN CORRIDOR D'AMÉNAGEMENT-TRANSPORT SELON LES ENJEUX D'AMÉNAGEMENT ET LES PARTICULARITÉS DU TERRITOIRE.

CONCLUSION

La TPÉCN réitère à la CMM son engagement à la stratégie d'aménagement proposé au *Projet de PMAD révisé* et 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. La TPÉCN tient à le répéter : sa priorité en matière d'aménagement et de développement du territoire 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.

Compte tenu de l'expérience acquise depuis la mise en vigueur du premier PMAD de la CMM, en 2012, nous exprimons une réserve importante quant à la mise en œuvre du *Projet de PMAD révisé* dans la perspective où les projets structurants en transport collectif ne se concrétisent pas. Pour la TPÉCN, il est clair que la planification de milieux de vie complets et la planification du transport structurant doivent se faire simultanément. Sans une amélioration substantielle des infrastructures de transport collectif, l'atteinte des objectifs et cibles du PMAD risque d'être compromise, limitant les retombées positives prévues pour nos citoyens et pour la région métropolitaine dans son ensemble. Concrètement, toute stratégie de planification intégrée aménagement-transport doit se faire de manière coordonnée entre les autorités compétentes. Or, dans le contexte actuel du financement des transports collectifs, la mise en place d'un processus de planification aménagement-transport des aires PIAT prend toute son importance afin de ne pas « *mettre la charrue avant les bœufs* ». Compte tenu du rattrapage important à faire sur la couronne Nord en matière de développement de transport collectif structurant, il est essentiel d'une part de prioriser les interventions sur le territoire métropolitain là où les gains les plus importants sont escomptés, et d'autre part, de mettre en place un véritable processus de planification intégrée aménagement-transport des aires PIAT qui se déclenche au moment où le financement pour la mise en place du ou des projets structurants de transport est autorisé par les autorités compétentes.

Sur un autre plan, la TPÉCN est d'avis que la pertinence du PMAD tant en matière d'aménagement du territoire, de transport et de protection des milieux naturels, réside dans une planification à l'échelle métropolitaine pour des enjeux d'intérêt métropolitains. Malgré les ajustements apportés au *Projet de PMAD révisé*, la TPÉCN est d'avis que certains éléments sont encore à ajuster afin d'assurer une mise en œuvre cohérente des objectifs métropolitains. 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.

COMMENTAIRES DE LA TPÉCN SUR LE PROJET DE PMAD RÉVISÉ

En dernier lieu, la TPÉCN demande à la CMM de tenir compte des avis des MRC de la couronne Nord dans les ajustements à apporter au *Projet de PMAD révisé*.