



Le 8 novembre 2024

EN LIGNE
PAR LA PLATEFORME « JE PARTICIPE »

Madame Marie Plourde

Membre du conseil de la Ville de Montréal
Présidente de la Commission spéciale sur la révision du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)
Communauté métropolitaine de Montréal
1801, Av McGill College, bureau 1010
Montréal (Québec) H3A 2N4

Objet : Commentaires de la Table des préfets et élus de la Couronne-Sud dans le cadre de la consultation publique sur le second projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement révisé

Madame la présidente,

En réponse à votre invitation à participer à la consultation publique sur le second projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement révisé (SPPMADR), c'est avec plaisir que la Table des préfets et élus de la Couronne-Sud (TPECS) vous transmet ses commentaires.

1. RAPPEL DES INTERVENTIONS DE LA TABLE

Depuis 2020, la TPECS tend la main à la CMM afin de demander un processus de révision du PMAD incluant un plan de travail transparent avec une approche collaborative et efficace entre les élus et les administrations des municipalités, MRC et agglomérations. De plus, en 2021, la TPECS a adopté un document de positionnement stratégique regroupant 41 recommandations dans le but d'engager des discussions constructives afin d'orienter la portée et le contenu du prochain PMAD. Par la suite, de nombreuses résolutions ont été acheminées à la CMM afin d'ouvrir le dialogue et de demander une révision plus inclusive et respectueuse de ses composantes. Force est de constater que nos nombreuses demandes, en amont du processus officiel de révision, ne se sont pas concrétisées au sein du présent exercice de révision du PMAD.

2. COMMENTAIRES GÉNÉRAUX

La TPECS tient à rappeler à la CMM qu'elle est satisfaite de la majorité des orientations, cibles, critères et demandes inscrites dans le second projet de PMAD révisé. Cela étant, certains critères ou demandes soulèvent des questionnements de la part des élus de la Couronne-Sud ou ne sont tout simplement pas adaptés à la réalité de la couronne. Ainsi, dans le cadre de la présente consultation, nous souhaitons faire ressortir des éléments que nous considérons être prioritaires.

a) La prémisses du SPPMADR : une gestion de l'urbanisation en déséquilibre par rapport à la demande

Le SPPMADR évalue la demande à 309 900 nouveaux logements d'ici 2046 et recense 10 900 ha d'espaces vacants et à redévelopper pour les accueillir. Pour déterminer la capacité d'accueil du territoire métropolitain, le SPPMADR choisit de fixer des seuils minimaux de densité élevés qui ne sont pas représentatifs des milieux (voir notre commentaire plus loin). En appliquant ces seuils élevés aux espaces disponibles, il en résulte une capacité d'accueil de 640 600 nouveaux logements, ce qui est 2,06 fois plus élevé que la demande estimée.

La gestion de l'urbanisation du territoire métropolitain doit rechercher, à notre avis, un équilibre avec la demande réelle tout en respectant les caractéristiques des milieux de vie. Pourquoi devrions-nous nous imposer collectivement une pression au développement alors que des seuils inférieurs, tout en étant réalistes et ambitieux, permettraient de répondre à la demande et de retrouver un taux d'inoccupation acceptable ?

Enfin, la détermination de seuils de densité élevés, qui entraîne une capacité supérieure de 2,06 fois à la demande, rend quasi impossible tout ajustement du périmètre d'urbanisation puisque les demandes devront, selon la proposition du SPPMADR, être analysées en considérant la capacité d'accueil.

b) Le développement du transport collectif : lien entre le plan stratégique de développement et le PMAD

Le Plan stratégique de développement (PSD) doit permettre de mettre en place des projets qui contribueront significativement à la croissance de la part modale de la Couronne-Sud. Il peut s'agir d'instaurer des mesures préférentielles pour les bus, d'instaurer un service dans des secteurs non desservis ou de hausser la fréquence de l'offre de services dans des secteurs stratégiques. L'instauration d'un cadre financier pérenne et équitable est également une condition essentielle pour permettre aux secteurs de développer une offre adéquate aux besoins. À l'inverse du premier PMAD, on ne peut exiger des municipalités de fournir des efforts de densification sans s'assurer au préalable qu'une offre de transport collectif performante et adéquate soit instaurée dans les secteurs visés. Pour l'heure, le PSD ne répond ni au besoin des élus de la Couronne-Sud ni à la planification aménagement-transport du PMAD, puisqu'il devrait y avoir du transport collectif pour permettre un aménagement cohérent et axé sur celui-ci. Ainsi, la TPECS demande à la CMM d'intégrer le PSD, actuellement en révision, à la version finale du PMAD avant son adoption.

c) Conformité et portée des orientations, des critères et des demandes

La TPECS souhaite d'abord souligner les améliorations apportées au texte du SPPMADR, ce qui facilitera l'exercice de conformité des schémas d'aménagement et de développement. Cependant, la Table est d'avis que des améliorations sont encore requises afin d'éviter un exercice fastidieux de négociation à la pièce avec la CMM en raison du manque de précision et de clarté des textes ainsi que de l'absence de méthodologie claire incluse au présent projet. La TPECS réitère l'importance de préciser toutes les attentes dans le SPPMADR afin de ne pas se retrouver, comme avec le PMAD en vigueur, dans une négociation à la pièce où les MRC doivent

tenir compte *a posteriori* de documents administratifs non adoptés par les élus détaillant les exigences du PMAD.

D'une part, la TPECS est d'avis que le niveau de précision attendu pour les « demandes » et les « invitations » lors de l'exercice de conformité doit être détaillé dans le SPPMADR comme pour les notes administratives dans les versions de travail. Cela permettrait également de faire le lien avec les critères d'identification, prescription et de performance. D'autre part, la TPECS soumettra à la CMM, dans les 120 jours alloués, les éléments techniques où des précisions sont attendues.

d) Le partage des responsabilités en matière d'aménagement du territoire

La TPECS est d'avis que certaines composantes du SPPMADR, même s'il s'agit d'une invitation, vont au-delà de la fin visée pour le document de planification métropolitaine, soit d'assurer la compétitivité et l'attractivité du territoire de la communauté métropolitaine. De ce fait, la TPECS est d'avis que certaines composantes du SPPMADR ne permettent pas de respecter le principe fondamental du partage des responsabilités en matière d'aménagement du territoire, notamment entre la communauté, les MRC et les municipalités. La TPECS soumettra à la CMM, dans les 120 jours qui sont alloués, les composantes problématiques afin qu'à terme les outils de planification à l'échelle métropolitaine, régionale et locale assument respectivement leur rôle.

3. UN PMAD PEU ADAPTÉ À LA RÉALITÉ DE LA COURONNE

La TPECS tient à rappeler que les composantes du territoire métropolitain forment un tout et le SPPMADR doit considérer chacune de ses composantes et leur accorder autant d'importance, tout en reconnaissant leur apport.

a) Aménagement des milieux de vie complet

La CMM s'appuie sur les principes de la ville des 15 minutes afin de favoriser la création de milieux de vie complets et inclusifs. Selon une [étude de l'Université McGill](#), ce concept n'est pas adapté à la réalité nord-américaine, puisque nos villes sont trop étendues. Ainsi, le concept de la ville des 30 minutes a plus de chances de réussir à s'implanter dans le contexte de la Couronne-Sud. Un autre élément central de cette étude est la place faite au transport collectif. Sachant que l'offre de service dans les couronnes est faible, il est primordial de s'adapter aux différentes réalités, sans toutefois imposer une idée mur-à-mur. Ainsi, la TPECS demande d'introduire le concept de la ville des 30 minutes dans le SPPMADR pour les municipalités des couronnes.

b) Seuil de densité

Depuis le premier projet de PMAD révisé, la TPECS demande de revoir à la baisse l'effort de densification demandé à 150 % comparativement aux seuils actuellement en vigueur, et ce, tant pour les secteurs PIAT que pour les secteurs hors PIAT. La TPECS soutient que les nouveaux seuils constituent une densification trop importante comparativement à la demande réelle pour la construction en logements. Un effort de densification à 150% est plus adapté aux particularités des milieux des cinq secteurs du territoire de la CMM tout en atteignant un équilibre dans la gestion de l'urbanisation du territoire métropolitain.

Présentation des seuils minimaux de densité prescrits au PMAD en vigueur, au PPPMADR, au SPPMADR et la position de la Table (log/ha net)

Secteur	PMAD1	PPPMADR	SPPMADR	Position TPECS
ESR	N/A	375	200 (train)	187,5
			170 (bus)	
PIAT-TOD	50	100	100	75
	31,25	75	70	56,25
PIAT-CAT	N/A	75	70	56,25
Hors PIAT	De 20 à 31,25 (progressif entre 2011 et 2031 en fonction des MRC)	De 50 à 57,5 (progressif entre 2026 et 2046)	De 36 à 46 (progressif entre 2026 et 2046)	De 37,5 à 45 (progressif entre 2026 et 2046)

La TPECS reconnaît l'effort de la CMM à la suite d'introduction de mesures d'exemptions de l'application des seuils de densité entre le premier et le second projet de PMAD révisé. Or, cette nouvelle mesure s'applique uniquement pour des raisons de santé publique, de sécurité civile et de protection patrimoniale et paysagère. La Table demande que d'autres cas apparaissent dans cette liste, soit :

- Les terrains intercalaires ;
- La prise en compte de la capacité des infrastructures sanitaires (exemple : desserte des services d'aqueduc et d'égouts) dans le cas où l'enjeu n'est pas lié à celui de la santé publique, par exemple en raison de contraintes environnementales ou techniques ;
- La prise en compte des contraintes environnementales ou techniques;
- La prise en compte de l'environnement sonore et ses impacts pour la santé publique.

c) Périmètre métropolitain vs zone agricole

Les potentielles demandes de modification du périmètre métropolitain s'effectuent principalement sur les couronnes de la CMM. De ce fait, le traitement actuel des demandes n'est pas adapté à la réalité de ces territoires puisque l'analyse de toute demande est examinée sur la base de la disponibilité des terrains à développer et à redévelopper sur l'ensemble du territoire métropolitain. Cette approche a notamment pour effet de potentiellement dénaturer un projet ou de priver le territoire et les acteurs qui ont contribué au développement du projet de profiter des retombées.

De plus, afin de faciliter le traitement des demandes de modification du périmètre métropolitain, la CMM doit mettre en place un processus transparent d'analyse et de prise de décision. Ce mécanisme devrait introduire, non seulement des critères d'évaluation adaptés, mais aussi des délais et un dépôt de chaque demande aux instances politiques concernées de la CMM.