

Premier projet

L'avant-projet pour la révision du PMAD en question

Qu'est-ce qu'un premier projet?

Le premier projet est un avant-projet. Il s'agit d'un document qui, selon la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, vise à obtenir les avis officiels des MRC et Agglomérations du territoire, de celles dont le territoire y est contigu et de la ministre des Affaires municipales qui consulte les autres ministères et organismes gouvernementaux pour produire son avis. Il est donc un point de départ pour les échanges sur la révision d'un Plan métropolitain d'aménagement et de développement.

L'avant-projet proposé intègre déjà plusieurs éléments issus des commentaires préliminaires transmis par les MRC, les agglomérations et les ministères reçus en juillet. Toutefois, à la lumière des commentaires reçus, plusieurs éléments de la proposition devront être peaufinés afin de mieux prendre en compte les réalités régionales à l'intérieur d'une proposition cohérente à l'échelle métropolitaine. Ces éléments sont l'identification des secteurs de planification intégrée aménagement-transport (PIAT) et des espaces stratégiques de redéveloppement (ESR), les seuils de densité, les cibles de logements sociaux et abordables, le réseau vélo métropolitain, les projets de développement du transport collectif et la protection des milieux naturels.

De plus, tous les éléments contenus dans l'avant-projet pourront encore être modifiés, remplacés, retirés ou bonifiés à la lumière du résultat des consultations formelles et des échanges à la commission, avec les aménagistes des MRC et avec les représentants du gouvernement, dans le respect des orientations gouvernementales et de la loi.

La proposition présentée dans l'avant-projet respecte-t-elle la loi, les orientations gouvernementales en aménagement du territoire et le partage des compétences?

La proposition présentée dans l'avant-projet s'inscrit dans le cadre des pouvoirs habilitants prévus aux articles 2.24 et 2.25 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*. Elle s'inscrit également en conformité avec les OGAT actuellement en vigueur tout en tenant compte des nouvelles OGAT adressées aux MRC et prévues dans le cadre de la Politique nationale.

Comment l'avant-projet propose-t-il de répondre à la crise du logement?

L'avant-projet propose de s'attaquer à la crise du logement de deux façons. D'abord, il propose de s'attaquer à la pénurie de logements en favorisant une accélération de l'augmentation de l'offre grâce à des seuils minimaux de densité rehaussés et à une densification douce des quartiers existants.

À ce sujet, une étude récente de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM) réalisée en partenariat avec la CMM et la Société habitation du Québec (SHQ)

a chiffré à 461 000 le nombre de nouveaux logements requis pour répondre à la croissance démographique d'ici 2041. Cette estimation ne prend pas en compte le déficit accumulé au cours des dernières années ayant contribué à la dégradation de l'abordabilité. Pour rétablir l'abordabilité dans le marché de l'habitation, la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) estimait en 2022 qu'il faudrait construire au Québec, d'ici 2030, 620 000 logements de plus que le nombre de logements permettant de uniquement de répondre à la croissance démographique pour rétablir l'abordabilité dans le marché de l'habitation.

En considérant les espaces disponibles au développement ou au redéveloppement ainsi que les seuils de densité proposés, la région métropolitaine pourrait accueillir 679 198 nouveaux logements (509 306 logements dans les secteurs PIAT et 169 198 à l'extérieur des PIAT). L'introduction d'unités d'habitation accessoires présente aussi un potentiel important pour la création de nouveaux logements puisqu'on dénombre 523 000 maisons individuelles dans la région métropolitaine. Ces estimations seront à revoir en fonction du résultat des travaux à venir concernant les seuils minimaux de densité.

De plus, l'avant-projet identifie des cibles minimales de logements sociaux et abordables, en fonction des particularités locales et régionales, afin de répondre aux besoins des ménages plus défavorisés et assurer une plus grande mixité sociale.

Comment l'avant-projet propose-t-il de protéger les milieux naturels et de répondre à la crise de la biodiversité?

L'avant-projet reconduit l'identification des milieux naturels faisant l'objet de mesures de conservation grâce aux deux RCI adoptés par le conseil. Il demande également aux MRC d'identifier à leur schéma d'aménagement des mesures similaires à celle des RCI pour ces milieux. L'avant-projet invite également les MRC à identifier d'autres espaces afin de contribuer à l'atteinte de l'objectif métropolitain de protection de 30% du territoire d'ici 2030.

La CMM poursuivra ses travaux visant à identifier les milieux naturels présents sur son territoire et à favoriser leur conservation. Le deuxième projet de PMADR pourrait être l'occasion d'ajouter, en collaboration avec les MRC, de nouveaux territoires à des fins de conservation à ceux déjà identifiés.

De plus, l'avant-projet propose une cible de canopée et des critères permettant de l'atteindre.

Finalement, la densification proposée favorise la protection des milieux naturels en limitant l'espace requis pour accueillir la croissance des ménages dans les prochaines années.

Comment l'avant-projet propose-t-il de répondre à la crise climatique?

L'avant-projet de PMAD révisé propose de répondre à la crise climatique de plusieurs façons. D'abord, il propose de réduire la dépendance à l'automobile en augmentant le nombre de ménages habitant dans des quartiers inspirés des principes de la ville des

15 minutes aux abords des points d'accès du transport collectif. Il propose également, tel que mentionné précédemment d'agir afin d'augmenter la canopée dans la région métropolitaine. L'augmentation de la canopée favorise une réduction des îlots de chaleur. Enfin, l'avant-projet favorise la réduction de la minéralisation des sols ce qui contribuera à améliorer la résilience du Grand Montréal face aux événements de pluies abondantes et l'accroissement de la canopée afin de réduire la présence d'îlots de chaleurs.

Dans ce contexte, la CMM invite les MRC et les agglomérations à intégrer à leur SAD des mesures de mise en œuvre visant à accroître la résilience des aménagements aux changements climatiques, découlant d'une démarche structurée d'adaptation aux changements climatiques à l'échelle de chaque MRC et agglomération, incluant notamment et sans s'y limiter :

- L'identification des aléas climatiques et des secteurs géographiques de la MRC et de l'agglomération considérés comme étant vulnérables face à chaque aléa ;
- L'intégration d'exigences dans les nouveaux aménagements et les réaménagements concernant le taux de perméabilité des sols, la rétention des eaux de surface, le verdissement des toits des bâtiments et la localisation des stationnements en souterrain plutôt qu'en surface;
- La réalisation d'aménagements publics qui améliorent la captation et la rétention des eaux de surface (parcs ou places inondables, noues végétalisées, bassins de rétention, etc.) ;
- La facilitation de la déminéralisation des surfaces au profit du verdissement et l'emploi de matériaux avec de forts albédos, dans le domaine public et privé ;
- La plantation d'arbres dans les secteurs vulnérables dont les îlots de chaleur et les zones inondables, entre autres ;
- La protection des zones de recharge des aquifères.

En parallèle, la cible identifiée au PMAD visant à augmenter la canopée à 35 % d'ici 2046 sur le territoire métropolitain peut constituer un des moyens principaux pour contrer les effets néfastes des îlots de chaleur et les risques d'inondation, particulièrement si les gains en canopée sont dirigés dans les secteurs vulnérables à ces aléas.

Comment l'avant-projet propose-t-il de contribuer à améliorer la mobilité durable?

L'avant-projet introduit une cible ambitieuse de part modale du transport actif et collectif, soit de 50% d'ici 2050 et propose, pour l'atteindre, l'amélioration des conditions pour les déplacements piétons, l'accélération de la mise en œuvre du réseau vélo métropolitain et un développement de l'offre du transport collectif. Le développement potentiel de l'offre de transport collectif est issu du plan stratégique de développement du transport collectif adopté en 2021, mais non en vigueur. Cette vision devra être peaufinée au cours de l'automne.

De plus, l'avant-projet de PMAD introduit la priorisation des modes dans l'analyse et la planification des transports, en débutant par la marche, suivie du vélo, du transport collectif et se terminant par l'automobile.

Les indicateurs d'accessibilité piétonne ainsi que des critères d'aménagement inspirés de la ville des 15 minutes favoriseront les transports actifs. De plus, l'accélération de la mise en œuvre du réseau vélo métropolitain favorisera l'usage du vélo. La CMM entend également travailler à l'élaboration d'un réseau express vélo (REV) à l'échelle métropolitaine.

En matière de transport collectif, l'avant-projet propose de favoriser le transport collectif et la mobilité durable en orientant le développement dans les secteurs PIAT, soit les secteurs déjà desservis par le transport collectif. L'ARTM est également interpellée afin que l'offre de service dans ces secteurs soit en adéquation avec la densification qui y est souhaitée. La densification dans ces secteurs favorisera l'achalandage du transport collectif.

Que fait la CMM en lien avec le financement du transport collectif?

Le financement du transport collectif est une préoccupation de longue date de la CMM. En effet, le Conseil et le comité exécutif de la CMM ont adopté près de 50 résolutions sur le sujet depuis 2002. Ces résolutions portent notamment sur l'indexation et l'augmentation des sources de revenus en provenance des automobilistes (taxe sur l'essence, droit d'immatriculation et taxe sur l'immatriculation), la révision des différents programmes de financement gouvernementaux, la mise en place d'un groupe de travail Québec-ARTM-CMM sur le financement de la mobilité, la négociation d'un nouveau pacte fiscal pour le transport collectif ainsi que sur des demandes d'aides ponctuelles au gouvernement. La commission du transport de la CMM a également étudié les sources de financement du transport collectif en 2012 et en 2019.

La CMM a contribué à l'effort de diversification des sources de financement en adoptant en 2019 un règlement concernant l'imposition d'une taxe sur l'immatriculation des véhicules de promenade sur son territoire ainsi que sur celui de la Ville de Saint-Jérôme.

La CMM a également lancé une étude de faisabilité d'un système de tarification kilométrique dans le Grand Montréal. La réalisation d'une telle étude était l'une des recommandations du rapport de la commission du transport sur les sources de financement du transport collectif de 2019.

La CMM a participé aux consultations de la ministre des Transports et de la Mobilité durable, madame Geneviève Guilbault. La CMM a rappelé l'importance du transport collectif pour structurer l'urbanisation du Grand Montréal, pour réduire la dépendance à l'automobile et pour la réduction des émissions de GES. La CMM a réitéré ses demandes en matière de financement du transport collectif, a insisté sur la conclusion d'une entente pour les 10 prochaines années et a fait des propositions concrètes en ce sens.

Quelles seraient les conditions de réussite des propositions contenues dans cet avant-projet pour la révision du PMAD?

La collaboration entre le gouvernement du Québec, la CMM, les MRC, les municipalités, l'ARTM et les OPTC est essentielle à la mise en œuvre de cette version de l'avant-projet dans le cadre de la révision du PMAD. À cet effet, la contribution financière du

gouvernement du Québec est requise, notamment pour le développement de l'offre de service en transport collectif, pour la mise à niveau des infrastructures de manière à leur permettre d'accueillir la densification et pour l'augmentation de l'offre en matière de logements sociaux et abordables.

De surcroît, la réalisation de quartiers complets nécessite la collaboration en amont des partenaires, afin de prévoir le phasage des aménagements et des investissements publics requis tels que :

- la mise à niveau des infrastructures (aqueduc, égout);
- les aménagements nécessaires pour encourager les déplacements piétons et cyclables;
- le développement de l'offre de transport collectif pour appuyer la densification;
- la localisation et les conditions d'aménagement des écoles;
- la protection des milieux naturels et des terres agricoles;
- la protection et la mise en valeur du patrimoine.

L'ambition des élu-es de la CMM reflétée dans cet avant-projet pour la révision du PMAD est cohérente avec les objectifs gouvernementaux exprimés notamment dans la PNAAT. La révision du PMAD est l'occasion de concrétiser la volonté des instances gouvernementales et des élu-es municipaux envers le développement durable.

Quelles sont les prochaines étapes?

L'adoption de l'avant-projet est le lancement d'une période de consultation formelle de 180 jours auprès des MRC et des agglomérations¹ et de la ministre des Affaires municipales. Au cours de cette période, la CMM organisera des rencontres avec les MRC afin de poursuivre les échanges et de convenir d'une nouvelle version du document assurant une cohérence à l'échelle métropolitaine, mais prenant mieux en compte les particularités régionales. Ces rencontres porteront notamment sur l'identification des secteurs PIAT et des ESR, les seuils minimaux de densité, les cibles de logements sociaux et abordables, le réseau vélo métropolitain, les projets de développement du réseau métropolitain structurant de transport collectif et la protection des milieux naturels.

À l'issue de ces travaux, une nouvelle version du document, nommée second projet par la LAU, sera proposée pour adoption à l'automne 2024. Après son adoption, ce document fera l'objet d'une consultation publique de même que d'une nouvelle période de consultation de 120 jours auprès des MRC. Le document sera ensuite de nouveau bonifié pour prendre en compte ces consultations et une version finale de PMAD révisé sera proposée pour adoption en juin 2025. Ce n'est qu'après avoir obtenu un avis positif de la ministre que le PMAD révisé entrera en vigueur. La ministre dispose de 180 jours pour émettre un tel avis.

¹ La LAU prévoit une période de 120 jours pour la consultation des MRC et des agglomérations du territoire. La CMM souhaite toutefois prolonger cette période afin qu'elle soit aussi longue que celle prévue pour la ministre selon la loi, soit 180 jours.



Avis de l'agglomération de Montréal

Présenté dans le cadre du Premier Projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal ([PPPMADR](#))

« Agir ensemble pour un environnement durable »

Mars 2024

Table des matières

Introduction	3
1. Commentaires généraux	4
➤ Le monitoring.....	4
➤ Les enjeux d'acceptabilité.....	5
➤ Les personnes à risques de discrimination et d'exclusion ou en situation de vulnérabilité.....	6
2. Commentaires spécifiques à l'égard des orientations, des objectifs et des critères du PPPMADR	7
Orientation 1 - Un grand Montréal avec des milieux de vie complets et durables	8
➤ Densité résidentielle.....	8
➤ Consolidation des grands pôles économiques et secteurs industriels.....	16
➤ Logements sociaux et abordables.....	18
➤ Territoire agricole et autonomie alimentaire.....	19
➤ Risques anthropiques.....	20
Orientation 2 - Un grand Montréal avec des réseaux et des équipements de transport structurant soutenant la mobilité durable	22
➤ Transport collectif structurant.....	22
➤ Réseau collectif actif.....	26
➤ Réseau routier métropolitain.....	27
➤ Réseau artériel métropolitain (RAM).....	29
Orientation 3 - Un grand Montréal avec un environnement naturel, culturel, paysager et patrimonial protégé et mis en valeur.	30
➤ Milieux naturels.....	30
➤ Paysages d'intérêt métropolitain et ensembles patrimoniaux.....	32
3. Conclusion	33
ANNEXE A Exemples concrets d'actions adaptées pour agir sur les discriminations	34
ANNEXE B Calcul de conversion de la densité brute en densité nette	35
ANNEXE C Modélisations	36
ANNEXE D Hypothèses d'un réseau de mobilité durable montréalais	39

Introduction

Depuis son entrée en vigueur en 2012, le premier plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) constitue un instrument d'urbanisme qui encadre le contenu du Schéma d'aménagement et de développement (SAD) de l'agglomération de Montréal (Agglomération), entrée en vigueur en 2015.

Le bilan 2023 de la mise en œuvre du premier PMAD dépasse les attentes métropolitaines fixées pour 2031, notamment pour les cibles de densité prévues dans les aires TOD et la proportion des milieux naturels protégés. Quant à la mobilité durable, il s'avère plus difficile d'atteindre les objectifs, notamment pour la part modale en transport collectif.

La révision du PMAD est encadrée par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) dont d'importantes modifications¹ ont été apportées en 2023. Le régime en aménagement et en urbanisme reçoit une profonde mise à jour notamment par l'ajout de l'élaboration et l'adoption d'une politique nationale d'architecture et d'aménagement du territoire (PNAAT) et l'adoption d'un système de suivi (monitorage), dont l'ajout de cibles au PMAD et au SAD. De nouvelles mesures viennent clarifier certains pouvoirs réglementaires municipaux, notamment pour protéger des milieux humides et hydriques. Rappelons également que la mise en œuvre de la PNAAT sera prochainement dévoilée ainsi que les nouvelles orientations gouvernementales en aménagement du territoire (OGAT).

Le conseil de la CMM a adopté, le 6 octobre 2023, un premier projet de PMAD révisé (PPPMADR) (résolution CC23-055) ce qui enclenche une période de consultation auprès des municipalités régionales de comté (MRC) et agglomérations, qui se poursuivra jusqu'à l'hiver 2024. Le conseil de la CMM doit adopter le PMAD révisé d'ici juin 2025.

Avec l'adoption du PPPMADR « *Agir ensemble pour un environnement durable* », à titre d'organisme partenaire de la CMM, l'Agglomération peut déposer un avis dans le cadre de l'étape de consultation sur le PPPMADR. Cet avis doit être livré d'ici avril 2024 et traduira les commentaires recensés auprès des villes liées et arrondissements ainsi que des experts de l'Agglomération, entre les mois de juin et décembre 2023.

Mentionnons d'emblée que l'Agglomération donne son appui aux orientations, aux objectifs et aux critères du PPPMADR, fruit de discussions et d'échange au sein de la CMM depuis le début des travaux préparatoires du PMADR en septembre 2022. Cette période de consultation a permis de prendre en compte de nouveaux enjeux métropolitains inscrits dans un contexte de crise climatique et de pénuries de logements. Ce projet de plan métropolitain, une fois adopté, demeurera un document de planification fondamental pour l'ensemble du territoire du Grand Montréal. Il dispose du potentiel de mener la région métropolitaine vers un avenir résilient, durable et vert.

Dans un premier temps, les commentaires de l'Agglomération sont présentés sous forme de commentaires généraux abordant les sujets suivants :

- Le monitoring
- Les enjeux d'acceptabilité
- Les personnes à risque de discrimination et d'exclusion ou en situation de vulnérabilité

Dans un deuxième temps, l'Agglomération souhaite poursuivre le travail de concertation avec la CMM en priorisant l'intérêt collectif et en tenant compte des particularités territoriales des quatre secteurs

¹ Projet de loi no 16 sanctionné le 1er juin 2023, intitulé - Loi modifiant la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et d'autres dispositions (PL16) et Projet de loi no 39 sanctionné le 8 décembre 2023, intitulé – Loi modifiant la Loi sur la fiscalité municipale et d'autres dispositions législatives (PL39).

géographiques de la CMM. Par conséquent, certaines demandes de la CMM pourront évoluer et s'affiner en fonction du caractère particulier de l'Agglomération. Sans remettre en question le fond ni critiquer le bien-fondé de la démarche de révision, des commentaires spécifiques sont établis à l'égard des orientations, des objectifs et des critères du PPPMADR.

1. Commentaires généraux

➤ Le monitoring

L'Agglomération souhaite informer la CMM qu'il demeure difficile d'anticiper **l'ampleur des obligations** quant au **partage de données** en fonction du niveau d'informations exigées dans le PPPMADR. Il faut considérer le temps de collecte, de validation et de traitement des informations, ainsi que les étapes administratives menant à la transmission des informations. Dans le contexte particulier montréalais, l'Agglomération craint les délais impartis du monitoring demandé.

Nonobstant l'enjeu des échéanciers, la **prise en compte des diverses réalités territoriales**, administratives et de gouvernance présentera certainement des défis. Des processus pourront être développés pour minimiser ces impacts et ajuster les outils, mais la gestion du changement pourrait nécessiter un certain délai. De plus, certaines cibles régionales auront pour effet de créer une forme de reddition de comptes de la part des municipalités et des arrondissements à l'égard du SAD.

Pour opérationnaliser ce monitoring et travailler à l'atteinte des cibles métropolitaines, la CMM exige différents bilans que les MRC et agglomérations devront réaliser. La production de ces données et de ces documents est une **tâche significative et complexe** impliquant l'ensemble de nos parties prenantes. L'Agglomération reçoit favorablement **l'accompagnement** prévu par la CMM dans la reddition de comptes pour les municipalités et les agglomérations. Il serait souhaitable que cette procédure ne se résume pas à une simple collecte d'informations, mais puisse devenir une occasion d'échanges entre les parties concernées sur les objectifs, les cibles, ainsi que sur les enjeux de mise en œuvre.

Eu égard à la technicité des travaux de monitoring, l'Agglomération souligne l'importance de **l'accessibilité et la compatibilité des différentes données** métropolitaines et d'agglomération. Dans le cadre des études et analyses, la CMM a effectué certains choix méthodologiques jugés acceptables pour un rendu métropolitain. Toutefois, les données pourraient présenter des biais notables si elles sont utilisées à une échelle plus petite. Une sensibilité sera de mise de la part de la CMM pour assurer une banque de données disponibles et compatibles pour l'ensemble du Grand Montréal au profit du monitoring et d'analyses sectorielles.

Nonobstant l'accompagnement technique, humain et financier requis, en fonction de la portée des indicateurs, les municipalités devront se munir de ressources, notamment d'outils adaptés pour recueillir les données requises au monitoring. Certains secteurs auront également de véritables défis de **rattrapage** afin de respecter les périodes de monitoring reliées notamment aux indicateurs de la **mobilité durable** et de la **densité**. D'autres pourraient ne pas être à même d'atteindre l'ensemble des cibles demandées. Les efforts à effectuer vers ces indicateurs seraient à nuancer dans le PMADR par secteur.

La CMM et ses municipalités membres doivent collaborer pleinement à l'atteinte d'objectifs communs. La transparence dans la méthodologie qui a permis de présenter le PPPMADR ainsi que dans les outils qui serviront à assurer le monitoring et la concordance des exigences du PMADR est primordiale. La pression et la charge de travail qui incombe aux municipalités sont importantes. Il

importe que la CMM demeure une alliée pour aider à l'atteinte des objectifs et soit une partie prenante des moyens et des succès qui doivent accompagner l'adoption d'un outil de planification aussi structurant et influent que le PMADR.

➤ Les enjeux d'acceptabilité

L'écart entre les objectifs d'intensifications du PPPMADR et l'adhésion locale envers de nouveaux modèles d'occupation du territoire risque de provoquer certains **mouvements d'opposition**. Imposer une densité plus élevée, à titre d'exemple, au moment de l'adoption de règlements de concordance au PMADR, peut exposer indûment les municipalités au mécontentement par d'éventuelles contestations. La transition espérée et attendue quant aux habitudes d'habiter les villes et de se déplacer doit s'orchestrer progressivement, ce que le PPPMADR n'aborde pas suffisamment, ni ne prévoit d'action concrète d'accompagnement.

Les demandes et obligations qui découleront du PMADR ne peuvent entièrement faire fi de l'impératif **besoin d'acceptabilité sociale**. Des changements trop brusques et majeurs en matière de planification urbaine pourraient être mal perçus par la population. Il risque ainsi encore d'en revenir aux municipalités d'expliquer les tenants et aboutissants de ces obligations parfois à l'opposé des orientations municipales en vigueur.

Certains arrondissements et municipalités de l'Agglomération ont manifesté leurs préoccupations devant le **changement profond en termes de densité** annoncé au PPPMADR. Les mesures annoncées pour limiter la présence de l'automobile sur ces territoires vont vraisemblablement se heurter à l'opposition populaire, et celle des acteurs économiques, ralentissant ainsi la transition espérée qui s'appuie sur un changement profond des habitudes en matière de mobilité.² Les chemins de transition qui seront nécessaires pour obtenir une perception positive de la part de la population feront partie d'un **processus évolutif** semé de grands débats et soulèveront des inquiétudes.

L'Agglomération souhaite également sensibiliser la CMM quant aux **planifications locales** déjà en cours. À titre d'exemple, des révisions de plans d'urbanisme et leurs consultations publiques visent notamment à faire **progresser l'acceptabilité de la densité** provenant du premier PMAD. L'impact de rehausser considérablement la densité pourrait mettre à mal ces activités et affecter les liens de confiance de la population envers les organisations municipales. Toujours à titre d'exemple, la mise en œuvre du PPU aux abords de Jean-Talon dans l'arrondissement de Saint-Léonard, prévoit une modulation de la densité et un encadrement des formes urbaines sous forme de guide réglementaire traduisant le contrat social entériné avec les citoyens. Une densité imposée à tout prix par le PMADR risque de **briser le lien de confiance** établi grâce à la procédure de consultation effectuée dans le cadre du PPU.

Il est vrai que l'obligation de concordance requise par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme remet techniquement l'odieux des justifications sur la CMM et plus largement sur le Gouvernement du Québec, notamment à travers les cibles métropolitaines en matière de logement. Cependant, l'Agglomération recommande qu'un travail de sensibilisation et d'accompagnement des territoires du Grand Montréal, quant aux modifications réglementaires requises par leur concordance et leurs impacts sur les territoires et la population, soit réalisé en collaboration avec la CMM. Un accompagnement adapté aux différentes réalités sectorielles devrait faire partie de la mise en œuvre du PMADR de manière à **outiller et informer adéquatement la population** tout en respectant les contrats sociaux établis.

² Rivière-des-Prairies - Pointe-aux-Trembles (RDP-PAT) (Commentaires reçus 2023-11-24)

➤ Les personnes à risques de discrimination et d'exclusion ou en situation de vulnérabilité

Le PMADR est une occasion unique de planifier le territoire pour une population vieillissante, pour une population aux réalités et besoins divers (notamment pour les familles et les tout-petits) et les générations futures.

L'Agglomération de Montréal promeut l'importance d'une société inclusive où toutes et tous peuvent participer pleinement aux sphères économiques, culturelles, sportives, sociales et politiques. Soutenir la vision d'une société exempte de discrimination nécessite des efforts continus. La présente démarche de planification de l'aménagement et de développement du territoire permet d'actualiser les priorités afin de les adapter aux besoins les plus pressants et aux opportunités les plus prometteuses. Des exemples concrets d'actions adaptées pour agir contre les discriminations sont présentés à l'annexe A.

L'**ADS+³** est à la fois un processus et un outil qui vise à lutter contre les discriminations existantes en tenant compte des droits et des réalités spécifiques des personnes vivant plusieurs discriminations simultanément lors de la mise en place d'initiatives. Intégrer l'ADS+ permet d'analyser les logiques des discriminations systémiques, de poser un regard critique sur nos biais et nos pratiques et de ne pas marginaliser davantage des personnes déjà discriminées. Analyser et agir contre ces discriminations, permet de mettre en œuvre des interventions porteuses de changement social qui respectent les droits fondamentaux, et ce, de la conception à la mise en œuvre des projets. Le PMADR pourrait répondre aux différents besoins des populations vulnérables en formulant des propositions d'aménagement exemplaires.

L'aménagement du territoire et l'environnement bâti influencent l'accès aux ressources, la participation sociale et les habitudes de vie, lesquels contribuent au maintien d'une bonne santé physique et mentale. La conception d'environnements **universellement accessibles** permet de réduire les inégalités sociales de santé et de favoriser le vieillissement en santé, car elle rend les aménagements inclusifs, sécuritaires et confortables pour l'ensemble de la population.

Il convient de :

- Concrétiser l'accès inclusif à travers la mise en place d'environnements aux dimensions physiques et sociales permettant à toutes et à tous, peu importe, leurs conditions personnelles;
- S'assurer que la mise en place d'aménagements sécuritaires, verts et inclusifs s'inscrit dans l'objectif d'assurer l'accessibilité aux services pour les personnes vulnérables;
- Considérer les problématiques de l'accès aux différents services, des efforts de déplacement, des coûts potentiels pour les personnes ou les familles;
- Assurer autant la réponse aux besoins de base (logement, alimentation, sécurité, etc.) que l'épanouissement personnel (vie culturelle, loisirs, l'engagement citoyen, etc.).

Les réalités vécues par les Peuples Autochtones

Les stéréotypes et les préjugés négatifs envers les Autochtones sont nombreux et persistants. Par ailleurs, les différentes formes de discriminations envers les Peuples autochtones sont distinctes de celles que peuvent vivre d'autres groupes de populations. Ces réalités doivent donc être prises en compte dans l'ensemble des interventions en matière de lutte contre les discriminations ainsi que dans l'application de l'ADS+.

³ L'analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle. (<http://www.cdpdj.qc.ca/>)

À titre d'exemple, la Ville de Montréal s'est engagée dans la Stratégie de réconciliation avec les peuples autochtones à :

- La reconnaissance de la présence et des valeurs traditionnelles autochtones passées, présentes et futures dans la grande région de Montréal.
- Soutenir la communauté autochtone urbaine, en reconnaissant l'expertise et le dynamisme des organismes autochtones de la Ville et la pertinence des nombreux projets et services portés par ceux-ci et en soutenant leurs maintien, développement et multiplication.
- Améliorer le sentiment de sécurité des Autochtones à Montréal, en reconnaissant le besoin de mieux soutenir les programmes culturellement sécurisants offerts par les organisations autochtones, dans une perspective de prévention et de sécurisation.

En somme, l'Agglomération souhaite sensibiliser la CMM afin qu'elle intègre à son document de planification métropolitain des actions favorisant le dialogue régional avec les gouvernements autochtones, la société civile autochtone et ses organismes sur les enjeux qui les concernent. À titre d'exemple, la mise sur pied d'une Table de concertation et de discussions avec les peuples autochtones pourrait s'inscrire au PMADR entant que moyen de mise en œuvre.

2. Commentaires spécifiques à l'égard des orientations, des objectifs et des critères du PPPMADR

Le PPPMADR comporte 3 grandes orientations, 14 objectifs et 30 critères. Les commentaires de l'Agglomération seront formulés ci-après en suivant l'ordre de présentation des orientations du PPPMADR et seront ciblés par thèmes. Chaque thème est suivi de recommandations.

Thèmes abordés en lien avec l'orientation 1 du PPPMADR - Un Grand Montréal avec des milieux de vie complets et durables

- Densité résidentielle
- Consolidation des grands pôles économiques
- Logements sociaux et abordables
- Territoire agricole et autonomie alimentaire
- Risques anthropiques

Thèmes abordés en lien avec l'orientation 2 PPPMADR - Un Grand Montréal avec des réseaux et des équipements de transport structurant soutenant la mobilité durable

- Transport collectif structurant
- Réseau collectif actif
- Réseau routier métropolitain
- Réseau artériel métropolitain (RAM)

Thèmes abordés en lien avec l'orientation 3 du PPPMADR - Un grand Montréal avec un environnement naturel, culturel, paysager et patrimonial protégé et mis en valeur.

- Milieux naturels
- Paysages d'intérêt métropolitain
- Ensembles patrimoniaux

Orientation 1 - Un grand Montréal avec des milieux de vie complets et durables

➤ Densité résidentielle

D'entrée de jeu, l'Agglomération appuie favorablement l'objectif poursuivi par la CMM visant à optimiser le développement urbain dans le périmètre métropolitain en vue d'assurer un développement durable de la région et de ses milieux de vie dans un contexte de transition écologique. Toutefois, l'Agglomération émet des **réserves quant aux hausses de densités minimales exigées** et souhaite poursuivre le travail entamé au PPPMADR avec la CMM afin de raffiner l'approche de densification en cohérence avec les **caractéristiques des milieux** ainsi que certaines notions associées à la **représentation de la densité brute sur le terrain**.

Caractéristiques des milieux

Selon le PPPMADR les aires PIAT (TOD, CAT), les ESR et centralités locales seraient propices à une densité résidentielle beaucoup plus élevée afin de concentrer la majorité des nouveaux logements aux abords d'un réseau structurant en transport collectif (TC). S'appuyant sur le rendement de la construction de logements entre 2017 et 2021 dans les TOD, la CMM envisage une seconde vague de construction d'ici 2046. Pour accélérer la mise en marché de nouveaux logements, la CMM prévoit rehausser significativement les seuils minimaux de densité sur l'ensemble de son territoire.

L'Agglomération reconnaît l'urgence de construire davantage de logements pour répondre à la crise qui sévit. Cependant, la densification « à tout prix », comme proposée au PPPMADR, exclut la prise en compte des différentes caractéristiques propres à chaque milieu. Le risque de **bouleverser considérablement l'équilibre et la qualité de vie des quartiers de l'Agglomération** est préoccupant.

Cette notion reliée aux caractéristiques des milieux, requise en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme⁴, **étonne par son absence au PPPMADR**. Aucun lien concret n'est effectué en amont de cette planification quant aux **différentes formes de densités** développées dans les « TOD » depuis 2015, ni envers **le patrimoine et ses enjeux**, ni envers **les services en place ou à prévoir**, ni envers la **composition de la mixité**⁵. Pourtant, l'analyse de l'existant et de la morphologie d'un secteur demeurent indissociables à la planification urbaine, quelle que soit son échelle. SAD de Montréal en 2015, à la suite de l'adoption du premier PMAD, a déjà démontré son efficacité en permettant d'atteindre la cible d'orienter 40% des nouveaux ménages dans les aires TOD de la région métropolitaine au cours des dix dernières années, elle devrait donc être reconduite⁶.

Sur le plan de la flexibilité d'aménagement, le PPPMADR impose une certaine **rigidité dans l'exercice de modulation** de la densité dans un secteur en termes de **gradation** et semble ne pas tenir compte des principes d'aménagement propre au concept des aires « TOD » (gradation des hauteurs depuis le point d'accès au TC). Le concept de gradation des hauteurs est largement implanté sur le territoire de l'Agglomération. Comme cas d'espèce, ce type de gradation fut intégré notamment au secteur PPU Jean-Talon Est (axe du prolongement de la ligne bleue) entre la limite ouest de l'arrondissement de Saint-Léonard et du boulevard Langelier.

⁴ LAU a.2.24 4°

⁵ Énoncé provenant du document de commentaires de la ville de Côte Saint-Luc.

⁶ Énoncé provenant de l'arrondissement de Saint-Laurent.

À terme, **densifier « à tout prix »** risque de créer une **rupture d'échelle** particulièrement sur les terrains résiduels d'un secteur construit. L'encadrement réglementaire de la **qualité architecturale** des projets de développement implique, à la base, une intégration cohérente des nouveaux projets dans leur milieu d'insertion. Les seuils introduits au PPPMADR entreront en **concurrence** avec ces principes d'aménagement et d'intégration architecturale.

Le Tableau 1 présente les densités proposées au PPPMADR par territoires spécifiques de la CMM (Hypercentre, Centre, Hors-Centre et Hors-PIAT). Comme mentionné précédemment, ces nouveaux seuils représentent des **hausse considérables** comparativement au premier PMAD. Des hausses pouvant aller jusqu'à quintupler la densité actuelle de certains secteurs.

Tableau 1 - Les seuils minimaux de densité brute résidentielle proposés au PPPMADR (log./ha) (*premier PMAD*)

Territoire	« TOD » Métro- REM	« TOD » Train de banlieue	« TOD » Autobus	« CAT »	« ESR »	Hors-PIAT
Hypercentre	450 (150)	-	-		300 (150)	-
Centre	300 (110)	200(110-80)	150(80-60)	200(30-60)	300(30-60)	120(30-60)
Hors-centre	200 (80)	100(60-40)	80(40-30)	100(30-60)	300(30-60)	60(30-60)
Hors-PIAT	-	-	-	-	300(30-60)	

L'Agglomération est consciente que le caractère de certains territoires pourrait justifier une hausse importante de la densité, tandis que d'autres seraient propices à une densification douce. Le PMADR doit réintroduire la variable des caractéristiques des milieux dans la définition des seuils de densité. D'autant plus que certaines augmentations impacteraient à la hausse le **marché foncier** et amplifieraient certaines problématiques, notamment reliées à **l'accessibilité des logements** et l'augmentation des **démolitions**.

Recensés auprès des territoires de l'Agglomération lors de la démarche de consultation effectuée à l'automne 2023, les énoncés ci-dessous documentent certaines incompatibilités relatives entre la densité proposée et les caractéristiques des secteurs.

- **Arrondissement de Saint-Laurent** : Le seuil de densité minimale de 300 log./ha autour de plusieurs stations de métro et du REM, résulterait à une densité de population d'au moins 60 000 personnes/km² dans ces secteurs. Cette densité de population représente quatre fois le seuil proposé par le rapport de l'ONU/Habitat à laquelle réfère l'étude de la CMM. À titre d'exemple, une telle densité équivaut au double de la densité actuelle du quartier Chaméran, soit le quartier le plus dense de l'arrondissement, caractérisé par une pénurie de parcs, de commerces et services de proximité.
- **Arrondissement de LaSalle** : Le TOD de la gare LaSalle, serait plus propice à recevoir un seuil minimum de densité de 100 log./ha pour le TOD sachant qu'un exercice de planification, **financé par la CMM**, est en phase finale pour ce secteur (LaSalle-Ouest) et a donné lieu à des consultations publiques et l'identification de ce seuil comme cible acceptable par les citoyens consultés.
- **Ville de Côte-Saint-Luc** : Les secteurs existants et établis au centre de la métropole font face à d'énormes défis d'aménagement et de requalification et se caractérisent par une forte densité sans être desservis par le réseau structurant en TC.

- **Arrondissement de Villeray – Saint-Michel – Parc-Extension** : Plusieurs terrains à construire et à transformer sont soit occupés par des logements existants, soit situés à des endroits non adaptés à l'habitation. Leur imposer de telles augmentations de densité pourrait provoquer une vague d'évictions et de démolitions dans le premier cas de figure et un affaiblissement des secteurs d'emplois et la construction de logements soumis à des contraintes anthropiques dans le deuxième.
- **Arrondissement de Ville-Marie** : Le PPPMADR, ainsi que le premier PMAD, mesure la densité en matière de logements à l'hectare, ne tenant ainsi jamais compte des projets denses qui comportent des commerces ou des services. Cette approche est en contradiction avec les objectifs de mixité évoqués dans le chapitre sur la ville du quart d'heure du PPPMADR. L'arrondissement préconise donc une densité minimale favorisant la diversité ou la pluralité des usages et qui pourrait se calculer avec le rapport entre la superficie du site et la superficie de plancher du bâtiment.
- **Ville de Westmount** : Le Service de l'aménagement et de l'urbanisme rejette les nouveaux seuils de densité proposés, puisqu'il s'agit de cibles **irréalistes et non souhaitables** qui ne tiennent pas compte des particularités territoriales et du contexte patrimonial.
- **Arrondissement Plateau Mont-Royal** : La quasi-totalité du territoire du Plateau Mont-Royal est identifiée « secteur patrimonial », pour un duplex de 2 étages historiquement érigé, un bâtiment de 7 logements comptant 5 ou 6 étages devrait être construit. Cela signifie, en moyenne, de tripler les seuils de densité situés de part et d'autre de l'axe de la ligne orange du métro (hausse de 110 à 300 log./ha) et au sud de l'avenue de Pins (hausse de 150 à 450 log./ha).
- **Ville Mont-Royal** : Les nouveaux seuils de densité résidentielle minimaux prescrits pour les aires TOD ne concordent pas avec l'esprit du lieu qui revêt une grande valeur patrimoniale. À cet effet, il est important de rappeler la présence du lieu historique national du Canada de la Cité-Modèle-de-Mont-Royal, qui représente presque la totalité de Ville Mont-Royal. Cette densification potentielle ne prend pas en considération la **capacité d'accueil** de la ville, notamment au niveau des services et infrastructures municipaux ainsi que de ses caractéristiques patrimoniales uniques.
- **Arrondissement de Saint-Léonard** : Les changements apportés aux densités exigées semblent mener vers des projets qui seront complètement hors d'échelle avec les milieux établis.
- **Arrondissement du Sud-Ouest** : Les densités proposées occasionneraient des projets qui ne cadreraient pas dans leur milieu d'insertion. Une densité de logement brute de 300 log./ha représente un **COS qui se situe entre 4.8 et 5.6** (selon le tableau 2 du présent avis). Alors que, sur le territoire de l'arrondissement, le COS maximum n'est que de 3.0.
- **Arrondissement de Montréal-Nord** : Cette obligation de densité, sans marge de manœuvre, fera en sorte qu'il restera très peu d'espaces verts, à moins d'autoriser de grandes hauteurs qui n'ont aucun lien par rapport au cadre bâti environnant. Des tours de 30 étages feront face à des bâtiments de deux étages.
- **Arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce** : le secteur CAT de la rue Sherbrooke Ouest (200 log./ha) est déjà très achalandé, si le nombre d'usagers augmente des mesures d'adaptation spécifiques en matière de transport collectif devront être mises en place. La STM prévoit l'intégration d'autobus articulés sur la ligne 105-Sherbrooke, mais le terminus Elmhurst, aux abords de Montréal-Ouest, n'est pas aménagé de façon à accueillir ces autobus plus longs. La sélection des tronçons CAT doit, en plus de considérer l'achalandage actuel, considérer également la capacité réelle à augmenter les services en transport suivant la densification du milieu.
- **Ville de Baie-D'Urfé** : Une augmentation du seuil de densité causerait un enjeu important autant pour les citoyens et citoyennes que pour l'administration. La ville n'ayant pas été développée en considérant l'installation d'un **réseau d'égout**, il est techniquement impensable d'imaginer l'installation d'un tel réseau sur son territoire.

- **Ville de Kirkland** : Le PPPMADR propose une densité de 300 log./ha brute pour l'ESR du centre commercial RioCan, ce qui représenterait un total de 4 500 nouveaux logements comparativement aux 1800 logements recommandés par de nombreuses études et consultations publiques.
- **Ville de Pointe-Claire** : Le seuil minimal de densité résidentielle brute imposée par le PPPMADR doit être cohérent avec le milieu d'insertion et la capacité réelle de ce dernier à accueillir un nombre accru de résidents (capacité réelle des infrastructures municipales et des réseaux de transport collectif existants). La demande inscrite au PPPMADR concernant le renouvellement progressif du tissu résidentiel dans les aires TOD Exo (100 log./ha) semble difficile à mettre en œuvre compte tenu du tissu résidentiel existant, de la présence importante d'espaces verts ou d'immeubles scolaires.
- **Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue** : Compte tenu de la capacité de son territoire, celle-ci est d'avis que le seuil minimal de densité de 200 log./ha doit inévitablement être revu à la baisse et correspondre à ce qui avait été autorisé dans le SAD en 2015, soit de 40 log./ha.

Considérant ce qui précède, l'Agglomération est d'avis que d'imposer une **hausse significative de la densité** sans prévoir des mesures de prise en compte des contextes urbains risque de provoquer des **pressions indues** sur les organisations municipales et sur les milieux d'insertion. Ignorer les caractéristiques propres aux milieux dans le cadre d'une forte augmentation de la densité risque d'amplifier les confusions et les frustrations de la part des citoyens et des développeurs. L'Agglomération souhaite collaborer avec la CMM pour une définition de la densité représentative des particularités de son territoire afin d'assurer un développement cohérent et durable.

Recommandations relatives à la densité résidentielle (Caractéristiques des secteurs) :

Que la CMM **révise les seuils de densité** proposés au PPPMADR en fonction des caractéristiques des milieux et des avantages recherchés (ex.: qualité de vie, mixité, verdissement, proximité des services, etc.). Cette révision pourrait se traduire à titre d'exemples par la prise en compte des éléments suivants :

- Les secteurs à **vocation patrimoniale** située à l'intérieur d'une aire PIAT doivent recevoir un seuil minimal de densité significativement moins élevée que le reste de l'aire PIAT en fonction notamment des caractéristiques patrimoniales du milieu (seuils pouvant être déterminés par les MRC et agglomération) sans que cette modulation ne crée une rupture sur les autres terrains vacants ou à redévelopper résiduels de l'aire PIAT.
- Des **cibles mutualisées de densité** pour un regroupement d'aires TOD devraient être possibles. Au même titre que le PPPMADR propose de mutualiser un seul PPU ou un seul outil de planification intégrée aménagement-transport pour un regroupement de secteurs PIAT ou de centralités locales contiguës. Cette **mutualisation des seuils minimaux** de densité serait souhaitée particulièrement pour les secteurs où les terrains à développer ou à redévelopper se font plus rares. Cette mutualisation favoriserait une modulation des densités plus représentative des caractéristiques du secteur et inclurait le principe de **gradation** des densités;
- La **densification douce** pourrait s'appliquer à la stratégie de densification des secteurs patrimoniaux situés à l'intérieur d'une aire PIAT. Présentement, le PPPMADR limite la densification douce aux secteurs hors PIAT. Il s'agit notamment de logements intergénérationnels et d'unités d'habitation accessoires (UHA). L'Agglomération recommande également à la CMM d'évaluer différents concepts de densification douce, notamment les «

- maisons sur ruelle⁷ » ainsi que les logements intermédiaires manquants « Missing Middle »⁸.
- L'exclusion de l'application de la densité pour des considérations **patrimoniales, environnementales ou paysagères**.
 - L'intensification résidentielle doit également s'accompagner de l'optimisation de la **mixité des fonctions**, telles que les usages commerciaux, institutionnels, industriels ou de bureaux notamment dans les aires « TOD » et au sein d'un même projet de redéveloppement. Pour des quartiers multifonctionnels et non monofonctionnels.
 - Une aire « TOD » pourrait également avoir une **fonction économique ou institutionnelle**. Viser la densification de ces secteurs devrait s'accompagner par la mise en place de seuils minimaux de densité pour les usages autres que résidentiels afin d'en assurer la mise en œuvre. Le secteur du centre-ville avec ses tours à bureaux, les ensembles hospitaliers, les campus universitaires n'en sont que des exemples.

Que le PMADR considère les seuils de densité comme étant des **cibles à atteindre spécifiquement** pour les terrains à construire ou à transformer, **et non comme étant une norme** de densité « mur à mur » s'appliquant à tous les terrains.

Que la carte 11 du PPPMADR soit modifiée en fonction des éléments suivants et que le PMADR prenne en considération les éléments justifiant ces modifications interreliées des notions de transport et de pôle d'emploi :

- **Retrait des Galeries Normandie (ESR)** : Préoccupations par le fait qu'il n'y a pas d'infrastructures majeures de transport en commun (métro, REM) à proximité.
- **Retrait du Centre commercial les Galeries Saint-Laurent (ESR)** : L'identification de ce secteur est conditionnelle à la mise en projet de la station de métro Poirier (prolongement de la ligne orange).
- **Retrait du Centre commercial Plaza Pointe-Claire (ESR)** : L'offre de service de transport collectif à proximité est nettement insuffisante pour accompagner et soutenir un véritable transfert modal, prérequis à toute densification.
- **Retrait du Complexe Pointe-Claire et du SmartCentres Pointe-Claire (ESR)** : Ils se localisent de façon prépondérante à l'extérieur d'un secteur PIAT.
- **Retrait du Mégacentre Renaude-Lapointe (ESR)** : Actuellement, ce secteur est non propice à un redéveloppement résidentiel. Il est localisé hors du PIAT de la gare d'Anjou. Seule la portion située à l'intérieur du PIAT est une partie de l'emprise d'Hydro-Québec, où l'on retrouve une ligne haute-tension. Potentiel de consolider la vocation économique de ce secteur. En contrepartie, l'Agglomération est d'avis que cette localisation deviendrait beaucoup plus intéressante à la fois pour l'emploi et le résidentiel adjacent au mégacentre existant, advenant un rabattement bus adéquat sur le boulevard des Galeries d'Anjou.
- **Retrait des Galeries des sources (ESR)** : La nouvelle densité prescrite dans ce secteur doit être inférieure à celle prescrite au TOD (200 log./ha), et qu'elle tienne compte du milieu environnant industriel / commercial déjà construit.
- **Ajout du Centre Rockland (ESR)** : Il s'agit ici d'un espace voué au développement d'un milieu de vie complet.
- **Ajout d'un secteur ESR** : Le grand stationnement incitatif de la STM, ainsi que les îlots compris entre les bretelles composant l'intersection de la rue Sherbrooke et du boulevard Henri-Bourassa.
- **Ajout du Secteur d'emplois situé à l'intersection de l'A-25 et du boul. Maurice-Duplessis (ESR)** : Présence d'un fort potentiel de reconversion en secteur mixte et situé à proximité du futur PSE et de la gare Anjou.

⁷ Les maisons sur ruelle sont autorisées à Burnaby (CB) depuis le 18 septembre 2023.

⁸ Ces bâtiments de type « plex » équivalent à l'échelle d'une maison unifamiliale et s'intègrent davantage aux quartiers résidentiels existants.

Que la carte 12 du PPPMADR soit ajustée en fonction des éléments suivants :

- **Gares de métro « Gouin » et « Poirier »** : Il s'agit des futurs projets de prolongement de la ligne orange. Il est prématuré d'identifier des seuils minimums de logements pour ces futurs TOD. Il faut cependant conserver leur identification de manière à assurer leur mise en œuvre.
- **Gare d'Anjou** : L'arrondissement est d'avis que le seuil minimal de densité proposé de 200 log./ha n'est pas cohérent avec la réalité du secteur et pourrait avoir pour effet de causer une pression indue sur le développement. Étant donné la nature des usages commerciaux et industriels du secteur, il pourrait y résulter une mixité d'usages incompatibles. Ce PIAT devrait exclure les secteurs commerciaux et industriels d'Anjou ou minimalement en diminuer la densité résidentielle.
- **Gare Vaudreuil-Dorion** : Diminuer considérablement la densité minimale prescrite, car il ne s'agit pas d'une aire TOD, soit au seuil actuellement en vigueur à la carte 32 du Schéma. La gare est excentrée et plus ou moins bien desservie en transport en commun. Cette petite gare n'est pas placée du bon côté de ces infrastructures, ce qui ne lui permet pas de desservir les multiples usagers du parc industriel localisé plus au nord. La présence d'un tunnel piétonnier souterrain ne relie que les quais sans lien physique directe possible avec les entreprises.
- **Ajouter un nouveau secteur PIAT** : Secteur de la potentielle gare de train Exo située à Côte Saint-Luc afin d'en assurer la mise en œuvre.
- **Ajouter le boulevard Saint-Michel comme CAT** : Entre les boulevards Henri-Bourassa et Saint-Joseph, ce tronçon présente un bon niveau de service de transport collectif et un noyau d'activité y est concentré.
- **Ajout des boulevard Saint-Jean, Hymus et Des Sources comme CAT** : Pour une optimisation de la desserte en transport collectif et un véritable transfert modal dans l'ouest de l'Agglomération. Par leur densité actuelle, leurs potentiels de redéveloppent et leur localisation stratégique entre des stations du REM sur deux lignes différentes. Plusieurs immeubles multifamiliaux ont été mis en chantier sur ces artères et ces dernières desservent aussi différents pôles d'emplois commerciaux, industriels et de services.

Représentation de la densité brute sur le terrain

La densité résidentielle minimale inscrite au PPPMADR est une densité brute (incluent les rues et autres espaces publics) moyenne du nombre de logements à l'hectare. Il ne s'agit pas d'une densité minimale pour l'ensemble des terrains à construire ou à redévelopper d'un secteur donné, mais bien d'une **densité minimale moyenne applicable à toutes nouvelles constructions résidentielles réalisées à l'intérieur des secteurs (PIAT, ESR, Centralité locale)**.

En pratique, pour déterminer l'impact des densités proposées au PPPMADR, l'Agglomération effectue la transformation des seuils de densité brute en densité nette afin d'obtenir un nombre d'étages. Les résultats démontrent notamment d'importantes variations de résultats en fonction des variables utilisées dans les calculs, ce qui pourrait provoquer certaines confusions lors des exercices de concordance. L'annexe B détaille le calcul de conversion de la densité brute en densité nette afin de démontrer l'impact de certaines variables sur la forme urbaine et ainsi sensibiliser la CMM envers l'utilisation de la densité nette dans le PMADR.

L'Agglomération a effectué la conversion de la densité résidentielle prescrite au PPPMADR en nombre d'étages et nombre de logements par étage. Le Tableau 2 regroupe les différentes variables pouvant influencer le nombre d'étages.

Tableau 2 - Conversion de la densité résidentielle prescrite au PPPMADR en nombre d'étages et nombre de logements par étage selon différents types de secteur

PIAT	Seuil brut	Seuil net	Superficie site (m2)	Nbr. de logements par terrain	Taux implantation	Superficie plancher (m2)	Nbr. de logements par plancher	Nombre d'étages
Mont-Royal	300	450	1 542,7	70	0,4	524,6	5	14
Champ de Mars	450	675	2 000	135	0,9	1530,0	17	8
Lacordaire	300	450	6 392,5	288	0,4	2173,5	24	12
Côte-des-Neiges	300	450	4 868,8	220	0,5	2069,2	22	10
Notes		Modulable		Nombre de logements par terrains pour l'atteinte du seuil net	Modulable	Retrait de 15% pour couloirs ascenseurs, etc.	Arrondi à la baisse	Arrondi à la hausse

Les premières variables reviennent à la conversion de la densité brute en densité nette. Pour effectuer cette conversion, la CMM utilise le même ratio en rues et espaces publics pour l'ensemble des territoires, soit 25%, comparativement aux ratios utilisés en pratique par l'Agglomération qui peuvent se situer entre 33% à 35%. Des ratios qui varient d'un secteur à un autre, eu égard à l'aménagement de quartier mixte, compact et à échelle humaine. En plus des rues et espaces publics, différents indices composites peuvent être utilisés afin d'assurer des parts suffisantes et un accès équitable aux conditions responsables de notre qualité de vie (arbres, espaces verts, école, commerces, service de santé, garderie, travail, etc.).

La densité brute actuellement inscrite au PPPMADR demande une certaine gymnastique de calcul pour atteindre le nombre d'étages requis pouvant varier en fonction des ratios d'espaces verts et d'espaces publics souhaités ou existants. Un élément que l'Agglomération souhaite simplifier en remplaçant les seuils de densité brute en seuils de densité nette dans le PMADR.

Finalement, l'objectif étant d'émettre des recommandations des plus avisées sur l'impact qu'auront les seuils de densité brute proposés au PPPMADR, une fois les seuils convertis en densité nette, l'Agglomération a effectué des exercices de modélisation sur un quartier établi et sur un projet d'envergure montréalais, soit le quartier correspondant au PIAT de la station de métro Mont-Royal et le secteur Bridge-Bonaventure en cours de planification. Des hauteurs ont été modélisées à l'absurde, c'est-à-dire sans tenir compte de l'ensemble des balises d'aménagements prévues à la réglementation d'urbanisme, ni des caractéristiques des secteurs (Voir annexe C). L'exercice est très théorique, mais permet de mettre en relation les besoins en logements et leurs impacts négatifs notamment sur les ratios en espaces verts (et autres équipements collectifs) relativement aux recommandations de l'OMS en termes de m²/hab. Toujours à titre d'exemple, les **enjeux et impacts** suivants ont été identifiés :



L'aire TOD et la densité brute correspondante sont basées sur la localisation d'une station REM au bassin PEEL, ce qui n'est actuellement pas prévu par la CDPQ infra.



L'utilisation de la densité brute VS la densité nette a un impact négatif sur la quantité d'espaces verts et la mixité / cohabitation des usages souhaitée au PDMV Bridge-Bonaventure.



La densité brute exigée est en contradiction avec les COS prévus au PDMV Bridge-Bonaventure (rapport de l'OCPM en date du 14 novembre 2023).



La densité brute exigée nécessite d'augmenter la hauteur maximale de 65m, dépassant le silo no.5 : limite de hauteur fixée au PDMV Bridge-Bonaventure et appuyée par l'OCPM.



Au-delà d'une hauteur de 65m, les cônes de vue exceptionnels protégés au PUM à partir du belvédère Kondiaronk pourraient être compromis.



L'augmentation de hauteurs et de la densité est en contradiction avec les balises d'aménagement du PDMV Bridge-Bonaventure concernant la modulation des volumétries et des gabarits.

Au-delà des multiples enjeux de protection du patrimoine bâti, l'Agglomération insiste également sur la protection des paysages d'intérêts métropolitains qui passe entre autres par la protection des vues depuis et vers le mont Royal, soit l'une des Montérégiennes illustrées à la carte 36 – Composantes du paysage d'intérêt métropolitain du PPPMADR, mais également vers et depuis le fleuve et ses ponts. Le PPMADR parle explicitement de :

« [...] la protection des paysages et du patrimoine bâti et culturel, notamment en prenant en compte les travaux sur la protection des Montérégiennes. »

L'Agglomération est d'avis que les seuils de densité, tels que proposés au PPPMADR, entreront en compétition avec les volontés de protection et de mise en valeur des paysages métropolitains. À titre d'exemple et tel qu'illustré à l'annexe C, le développement de Bridge-Bonaventure ne peut se restreindre qu'aux objectifs de densité, surtout à la convergence d'une multitude de composantes du paysage dont les cônes de vue exceptionnels protégés au PUM à partir du belvédère Kondiaronk.

Recommandations relatives à la représentation de la densité brute sur le terrain :

Que le PPPMADR ajuste sa méthodologie relative aux **seuils minimaux de densité** proposés pour une meilleure représentation des caractéristiques urbaines pour des milieux de vie de qualité. À titre d'exemples :

- Le calcul en densité brute doit être ajusté et remplacé par une **densité nette**.
- La définition des seuils de densité doit augmenter la règle de conversion actuellement utilisée pour le PPPMADR (25%) afin de respecter les orientations de développement axées sur le verdissement et la proximité des services publics et équipements publics. La CMM doit reconnaître les **différents indices composites** associés aux bénéfices urbains responsables de la qualité de vie d'un quartier complet pour déterminer les seuils minimaux de densité (arbres, espaces verts, école, commerces, service de santé, garderie, travail, capacité réseau, etc.)

➤ Consolidation des grands pôles économiques et secteurs industriels

L'Agglomération appuie favorablement l'objectif poursuivi par la CMM visant à consolider les grands pôles économiques en vue d'assurer des milieux de travail attractifs, durables et accessibles par transport actif et collectif. Toutefois, l'Agglomération souhaite obtenir de la part CMM certaines précisions quant aux **attentes** en termes de **priorisations d'aménagement dans les secteurs PIAT** et l'**identification de certains secteurs** à vocation économique et industrielle.

En premier lieu, la **concurrence** entre le développement économique et l'ensemble résidentiel à l'intérieur des aires PIAT préoccupe l'Agglomération, considérant que le PPPMADR semble y prioriser la densité résidentielle et la création de milieux de vie complets de manière « mur à mur ». Une **meilleure définition des attentes quant à la composition et la définition d'un milieu de travail** attractif au PMADR pourrait confirmer davantage l'importance des **aires TOD à vocation économique**. Certains secteurs génèrent des nuisances par les activités industrielles existantes et à consolider; l'intégration de l'usage résidentiel serait incompatible en plus d'amputer les terrains industriels encore disponibles. La PMADR doit confirmer la vocation de certaines de ces aires PIAT à des fins économiques afin d'éviter les confusions et les pressions dans un contexte de **rareté des espaces industriels lourd**.

En second lieu, l'**identification des secteurs** au PMADR (carte 14, tableaux 7 et 13) joue un rôle d'influence d'importance reconnaissant et confirmant la vocation économique de ces secteurs à l'échelle métropolitaine. Un ajustement des Pôles d'emplois en fonction des limites des secteurs industriels et de leur spécialisation à l'échelle des villes reconstituées et arrondissements favoriserait la consolidation économique de ces secteurs. D'autre part, l'Agglomération souhaite informer la CMM que la typologie d'industries utilisée au tableau 13 pourrait porter à confusion puisqu'elle ne semble pas fondée sa méthodologie en fonction des codes SCIAN⁹. Confirmer précisément leur vocation à l'échelle régionale améliorerait la planification de ces secteurs. Quelques besoins d'ajustements en termes d'identification ont été recensés notamment lors de la démarche de consultation des territoires pour les parcs industriels suivants :

- Parc industriel de Ville Mont-Royal
- Parc industriel de LaSalle Parc industriel de Dollard-des-Ormeaux
- Parc industriel Lachine
- L'ensemble du Canal de Lachine 4.0
- Parc industriel de Sainte-Anne-de-Bellevue
- Parc industriel de Baie-d'Urfé
- Secteur industriel de Kirkland
- Le secteur Chabanel
- Les abords de l'A40 entre Ahuntsic et Anjou
- Le Mile-Ex
- Le secteur industriel de Montréal-Nord
- L'ensemble du Secteur industriel de la Pointe-de-l'Île
- Le Technopôle Angus/Plateau-Est

Outre le centre-ville de Montréal décrit au PPPMADR, les autres pôles d'emplois de l'Agglomération devraient également faire l'objet d'une attention particulière. Le pôle de l'Ouest demeure le plus grand pôle manufacturier au Québec tandis que le pôle de l'Est possède le plus grand potentiel d'accueil

⁹ Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN)

d'entreprises et d'emplois de l'ensemble de la CMM. À titre d'exemple, le projet de revitalisation du Secteur industriel de la Pointe-de-l'Île (SIPI) est le plus important projet de requalification pour des fins industrielles au Canada, en termes de superficie des terrains. Le fait de mettre sur un pied d'égalité les pôles économiques (industriels) de l'ensemble de la CMM fait en sorte qu'il est difficile d'envisager une optimisation de l'utilisation de ces territoires à l'échelle métropolitaine. À titre d'exemple, les efforts d'attraction de mégaprojets par les gouvernements et leurs mandataires (p.ex. Montréal International et Investissement Québec) devraient se faire en adéquation avec cet objectif de consolidation des pôles économiques.

L'Agglomération reconnaît que le PMADR devrait porter une attention particulière sur les secteurs industriels à revitaliser et sur les enjeux spécifiques liés à la reconstruction de l'industriel sur lui-même. Il conviendrait également de définir les atouts territoriaux (proximité des services et de main-d'œuvre, réseaux de transport, disponibilité de terrains, décontamination, etc.) et les maillages d'entreprises existants dans des parties du territoire métropolitain pour identifier leurs lignes de force sur le plan sectoriel. Favoriser la consolidation des espaces industriels est un changement de paradigme important dans le développement des espaces industriels, qui se fait traditionnellement sur des espaces « vierges » (milieux naturels ou terres agricoles). Considérant que ce changement implique des coûts plus importants pour les municipalités, des allègements sont tous aussi nécessaires pour retirer certains freins à l'attraction de capitaux et ainsi renforcer leur positionnement économique.

Recommandations relatives à la consolidation des grands pôles économiques et industriels :

Que le PMADR prévoit la mise en place de cibles spécifiques propres aux **aires PIAT économiques** (cibles de densité d'emplois, désenclavement, verdissement, etc.), soient des mesures concrètes visant à optimiser l'utilisation durable du sol des secteurs d'emplois de l'Agglomération. À titre d'exemple, l'Agglomération propose une cible de zéro perte nette de superficie de terrains industriels dans chacun des cinq territoires de la CMM.

Que le PMADR clarifie certaines **demandes concurrentielles** relatives aux territoires voués à l'urbanisation optimale de l'espace, entre la densification résidentielle des secteurs PIAT et la localisation des entreprises à proximité des transports collectifs. Une caractérisation de l'emploi permettrait de déterminer les besoins d'espaces pour d'autres activités et cela avec un regard prospectif. Dans certains milieux, la mixité est tout à fait pertinente.

Que le PMADR revoie la typologie utilisée au tableau 13 en fonction des **codes SCIAN**. Les paragraphes s'y rapportant devraient également être revus en conséquence.

Que le PMADR ajuste la carte 14 - Pôles d'emploi du grand Montréal ainsi que le tableau 7 – Pôles d'emploi sur le territoire de la CMM et le tableau 13 – Spécialisation des pôles d'emploi par grands secteurs de la CMM, **conformément aux limites et spécialités des différents secteurs industriels** de l'Agglomération. Il est primordial de prendre en considération les bonnes limites et spécialisations des parcs industriels locaux afin d'éviter les enjeux de concordance, d'acceptabilité et de concurrence.

Que la CMM donne un signal clair relatif à la planification des espaces économiques. Certaines approches doivent se coordonner afin de **limiter la compétition intermunicipale ou entre arrondissements**, favoriser l'arrimage et assurer la complémentarité des spécialisations.

Que le PMADR intègre une orientation en faveur d'une meilleure implication des propriétaires, usagers - entreprises, de l'Agglomération et d'autres parties prenantes incluant les gouvernements et leurs mandataires, notamment Investissement Québec et Montréal International. De nouveaux modèles de gouvernance et modèles économiques pourraient **favoriser le redéveloppement et l'abordabilité**

des espaces industriels, notamment dans un contexte de rareté foncière.

Que le PPPMADR prenne en compte des objectifs visant l'**amélioration de la qualité urbaine, paysagère et environnementale des espaces économiques** et de l'intensification de l'offre de services aux entreprises et aux travailleurs (mobilité, commerce de proximité, diversité des services, etc.) pour des milieux de travail de qualité, complets et attractifs.

Que le PPPMADR adresse les enjeux et les pistes de solutions quant à l'adaptation difficile de certaines entreprises face aux conditions de **travail hybride, l'anticipation de la vacance ainsi que la baisse du taux d'occupation des bureaux en centre-ville** dans les prochaines décennies. Un chantier est nécessaire pour réfléchir aux adaptations nécessaires et mesurer l'ampleur des impacts de la crise sanitaire sur les nouvelles habitudes d'occupation des espaces de bureaux (les entreprises utilisent moins d'espaces mais continuent d'occuper les immeubles de prestige (A)).

➤ Logements sociaux et abordables

L'Agglomération est favorable à la proposition ambitieuse du PPPMADR, elle correspond en grande partie aux orientations du SAD pour une offre abondante et structurante de logements abordables. De manière plus spécifique, l'Agglomération appuie le positionnement de la CMM quant à la priorisation des logements sociaux et abordables « hors-marché ». Ce type de logement permet d'assurer plus convenablement la pérennisation de l'abordabilité pour les ménages les plus défavorisés. L'Agglomération soutient également l'approche visant à orienter la construction de logements sociaux et abordables dans les secteurs PIAT afin de favoriser l'accès aux infrastructures de transport en commun aux ménages moins nantis. Cependant, l'attribution des cibles de logements sociaux et abordables en fonction de leur localisation hors-PIAT ou à l'intérieur d'un secteur PIAT risque de complexifier inutilement cette attribution advenant un découpage plus raffiné au niveau d'un plan d'urbanisme. Il serait préférable que le PMADR prévoit une cible globale que les MRC pourront calibrer en fonction de différents critères (ex. : proximité d'un réseau de TC structurant).

L'Agglomération voit également de bon œil l'obligation de prévoir des mesures au SAD visant à favoriser l'atteinte des cibles. Encore trop peu de municipalités ont emboîté le pas et ont adopté les outils mis à leur disposition. L'adoption généralisée de tels outils soutiendra l'urgence de réinvestir dans le logement social et abordable.

Une nuance quant aux cibles prévues au PPPMADR serait à clarifier au PMADR. Un arrimage au niveau des bases de données entre la CMM et l'Agglomération serait à prévoir pour assurer la meilleure mise à jour possible des cibles demandées. Ce qui inclut de ne plus effectuer de distinction entre les secteurs PIAT et Hors-PIAT, soit une attribution globale des cibles que les MRC tel que mentionné précédemment.

Recommandations relatives aux logements sociaux et abordables :

Que le PMADR attribue des **cibles globales** de logements sociaux et abordables en retirant les distinctions entre les secteurs PIAT et hors-PIAT ainsi qu'en prévoyant une **marge de manœuvre** par critères aux MRC et agglomérations, notamment quant à la proximité des réseaux de TC structurant.

Que le PMADR **corrige le vocabulaire définissant les logements sociaux et abordables** de manière à éviter les ambiguïtés. Dans la version PPPMADR, parfois il est question de logements destinés aux « ménages les plus vulnérables » alors qu'ailleurs ils sont destinés aux « ménages à

revenu faible et modeste ». Il faudrait, dans la continuité des politiques que l'on connaît depuis plus de 20 ans, clarifier que le logement abordable est destiné aux ménages à revenu faible et modeste et ayant des besoins particuliers. Cette définition englobe tout le continuum allant des personnes en situation d'itinérance jusqu'aux ménages dont le revenu s'approche de la médiane.

Que le PMADR **ajuste la définition de logement abordable** en englobant les formules d'accèsion à la propriété abordable. De telles formules ont pourtant leur place lorsqu'elles comportent un contrôle du prix de revient (ex. PMA, Fondation) et devraient être incluses aux fins d'atteinte des cibles minimales de logements sociaux et abordables.

Que le PMADR corrige une coquille importante à la page 100. Le texte réfère à des cibles de logements sociaux, alors que l'on devrait plutôt introduire des cibles de logements sociaux et abordables, ou de logements abordables tout court.

➤ **Territoire agricole et autonomie alimentaire**

L'agglomération de Montréal confirme l'importance de l'agriculture urbaine et périurbaine pour des milieux de vie sains alors que la sécurité alimentaire s'inscrit comme un enjeu de plus en plus important en contexte de crises économique et climatique. D'ailleurs, l'Agglomération est la première à inscrire dans son plan de développement de la zone agricole (PDZA 2015) une orientation relative aux activités agricoles en zone urbaine.

Qui plus est, l'Agglomération reconnaît l'importance du respect des limites de la zone agricole permanente et de l'augmentation de la superficie des terres utilisées à des fins agricoles. Les projets de paysage humanisé de L'Île-Bizard et du Grand parc de l'Ouest témoignent de cette double volonté.

En ce qui concerne le développement des pratiques agricoles, l'accès au foncier reste un frein majeur, compte tenu du prix élevé des terres. Favoriser l'acquisition d'une grande portion de terres agricoles laissées en friche et qui ont cessé de contribuer à la souveraineté alimentaire pourrait également faciliter l'accès au foncier dans le cadre de la mise en place de parc agricole. Ces acquisitions peuvent permettre la remise en culture des terres agricoles mais ne doivent pas pour autant accélérer les enjeux potentiels de spéculation, d'occupation des terres, etc. La CMM peut contribuer à favoriser cet accès en appuyant des organismes de type Fiducie foncière agricole.

L'Agglomération considère que le développement de pratiques agricoles durables favorise la protection des milieux naturels et une bonne cohabitation entre activités agricoles et urbaines. Par utilisation durable, on entend : utilisation des éléments constitutifs de la diversité biologique d'une manière et à un rythme qui n'entraînent pas leur appauvrissement à long terme, et sauvegardent ainsi leur potentiel pour satisfaire les besoins et les aspirations des générations présentes et futures (Convention sur la diversité biologique, article 2). Le PPPMADR introduit la notion de « *Edge Planning* » ou « concept d'aménagement en bordure » et le maintien des connectivités. Il s'agit de mesures de mitigations intéressantes pour améliorer l'interface entre la zone agricole et le périmètre urbain. Le paysage de bocage que l'on observe dans le paysage humanisé de L'Île-Bizard et la protection des milieux naturels dans le Grand parc de l'Ouest, secteur du parc-agricole du Bois-de-la-Roche, assurent une connectivité écologique et une zone tampon avec les quartiers habités. Ils font l'objet de démarches de planification intégrée dans le cadre de plans de conservation. De plus le PRMHH prévoit l'utilisation durable des milieux humides et hydriques en zone agricole permanente.

Recommandations relatives au territoire agricole :

Avis de l'agglomération de Montréal sur le Premier projet de PMAD révisé de la
Communauté métropolitaine de Montréal | Mars 2024

Que le PPPMADR encourage la réalisation à l'échelle régionale des **plans d'agriculture urbaine** ou de **développement de communautés nourricières** et mettre à disposition les moyens financiers et les outils facilitant leurs mises en œuvre.

Que le PPPMADR bonifie l'invitation envers les MRC et agglomérations en remplaçant « *prendre en considération le concept d'aménagement en bordure* » par « **prévoir un objectif favorisant les aménagements en bordure** ». À titre d'exemple, un objectif pourrait encourager une variation d'aménagement en fonction de l'utilisation du sol comme l'intégration de jardins communautaires, de strates arborescentes et arbustives, etc.

Que la CMM identifie les sources de financement qu'elle aimerait soutenir ou promouvoir sur le territoire métropolitain pour favoriser l'**accès au foncier agricole** aux producteurs par l'intermédiaire d'organismes de type Fiducie foncière agricole.

Que le PMADR considère les acquisitions favorisant la **remise en culture des terres** agricoles comme étant essentielles à leur conservation et mises en valeur. Qu'un financement soit également prévu pour favoriser ces acquisitions, tout en prévoyant les enjeux potentiels de spéculation, et d'occupation des terres, notamment.

Que le PMADR mette de l'avant le développement des **pratiques agricoles durables** dans le cadre d'une planification intégrée des zones agricoles périurbaines pour concilier la protection et la mise en valeur des milieux naturels - incluant les milieux humides et hydriques - et le développement des activités agricoles.

➤ Risques anthropiques

Il importe de mentionner que le PPPMADR ne prévoit aucune mention des sources fixes génératrices de risques majeurs, notamment des établissements qui détiennent des quantités importantes de matières dangereuses (ex. industries et installations visées par le règlement fédéral sur les urgences environnementales). Un accident majeur dans un établissement qui détient des quantités importantes de matières dangereuses pourrait affecter la santé, la sécurité et l'environnement de plusieurs municipalités. Cet enjeu devient critique, lorsqu'on constate que les sources fixes qui auparavant se situaient dans des secteurs périphériques, peuvent se retrouver encerclées par des secteurs résidentiels ou à proximité d'usages sensibles. Bien que ces risques soient traités dans d'autres documents qui relèvent de la sécurité incendie et de la sécurité civile, un meilleur arrimage entre la planification du territoire, la préparation et l'intervention en cas de risque industriel majeur est nécessaire dans un contexte où le rapprochement d'activités incompatibles s'accroît.

En ce qui concerne les risques anthropiques associés particulièrement aux réseaux ferroviaires, le PPPMADR considère le Réseau express métropolitain (REM) susceptible d'occasionner des impacts potentiels aux abords de son infrastructure en termes de bruit et de vibrations. Reconnu au PPPMADR comme mode de transport guidé sur rail, il n'est pas identifié au réseau ferroviaire de la carte 20 - Classification du réseau ferroviaire. L'Agglomération reconnaît que le REM, suivant sa mise en service complète, risque de provoquer des contraintes en termes de bruit et de vibrations. Lors de l'inclusion du REM au PMAD en 2018 (R. 2018-73), la CMM s'était engagée à fournir un guide pour orienter les aménagements à proximité du REM. L'Agglomération constate que cet engagement semble avoir été reporté.

L'Agglomération reconnaît l'importance d'assurer un milieu sécuritaire et sain pour les populations riveraines aux abords des autoroutes, les voies ferrées et le REM. Plusieurs études établissent un lien

entre le bruit et les troubles d'ordre physiques et psychosociaux¹⁰. Une meilleure prise en compte des nuisances et de leurs effets (bruit, vibrations, pollution, poussière) sur la planification du territoire, notamment des aires PIAT et ESR, est fondamentale dans la perspective de créer des milieux de vie complets et durables. Des études ont également établi des liens entre pollution sonore et défavorisation. Les effets économiques résultant du bruit se répercutent sur les valeurs foncières des parcs de logements de moindre qualité aux abords des sources de contraintes et la crise du logement pousse certaines populations à s'installer dans des environnements les exposant à des problèmes de santé publique. Plusieurs institutions accueillent également des populations vulnérables (ex.: personnes âgées, enfants) ne pouvant se localiser dans des environnements plus favorables au détriment de leur bien-être.

Le PPPMADR demande au MRC d'intégrer les cartes du RCI 2019-78 à leur SAD. Le libellé de l'art. 2 du « Règlement concernant la mise en œuvre provisoire des modifications apportées par le chapitre 7 des lois de 2021 en matière de gestion des risques liés aux inondations » (le régime transitoire) réfère aux zones inondables inscrites dans un SAD ou un RCI et en vigueur au 25 mars 2021. Tel que libellé, cet article ne semble pas permettre de changement en la matière. Il serait problématique que le PMAD exige aux MRC de poser un geste qui pourrait les mettre en situation conflictuelle avec le gouvernement. La demande inscrite au PPPMADR paraît inopportune considérant les changements en cours au MELCCFP et les modalités prévues à la LAU.

D'autre part, l'Agglomération remet en question la demande du PPPMADR (critère 1.6.4) d'intégrer au SAD une cartographie des secteurs de vulnérabilité aux vagues de chaleur. Cette demande pourrait entrer en conflit avec le contenu obligatoire prévu aux plans d'urbanisme (art.83, LAU), soit l'identification de toute partie du territoire municipal qui est peu végétalisée, très imperméabilisée ou sujette au phénomène d'îlot de chaleur urbaine, ainsi que la description de toute mesure permettant d'atténuer les effets nocifs ou indésirables de ces caractéristiques.

Recommandations relatives aux risques anthropiques :

Que le PMADR identifie les **sources fixes génératrices de risques majeurs** (ex. industries et installations visées par le règlement fédéral sur les urgences environnementales) sur le territoire métropolitain et prévoit un critère à cet effet.

Que soit ajouté, à la page 124 du PPPMADR, au premier paragraphe de l'objectif 1.6, à la suite de l'énumération des contraintes rattachées aux activités humaines, **les activités industrielles**.

Que le PMADR prenne en compte les **enjeux de santé publique**, notamment dans le développement des aires PIAT et ESR. Considérant que les besoins en espaces pour atteindre les objectifs de densification et les changements démographiques touchent toutes les municipalités de la CMM. La mise en place de normes assurant la protection de la population, notamment en ce qui concerne les usages sensibles (tels que l'habitation, les écoles, les garderies ou les établissements de soins) des risques causés par la **pollution du réseau routier** devrait faire partie des mesures demandées aux MRC et agglomérations à intégrer au SAD.

Que le PMADR identifie à la carte 20 - Classification du réseau ferroviaire, le Réseau express métropolitain (**REM**) ainsi que l'intégration de **balises** découlant du guide prévu visant les aménagements à proximité du REM, comme annoncé en 2018.

¹⁰ Institut national de santé publique du Québec, Meilleures pratiques d'aménagement pour prévenir les effets du bruit environnemental sur la santé et la qualité de vie, 2018 et publication de l'Organisation mondiale de la Santé.

Que la CMM évalue la portée législative **reliée** à l'intégration des cartes du RCI 2019-78 (zones inondables) dans les SAD dans le contexte actuel du **régime transitoire**¹¹.

Que le PMADR retire l'exigence d'intégrer au SAD une **cartographie de vulnérabilité aux vagues de chaleur**.

Orientation 2 - Un grand Montréal avec des réseaux et des équipements de transport structurant soutenant la mobilité durable

➤ Transport collectif structurant

L'Autorité régionale du transport métropolitain (ARTM) est l'organisme responsable de la planification du transport collectif à l'échelle métropolitaine. L'ARTM prend cependant acte des prescriptions du PMAD pour réaliser son Plan stratégique de développement du transport collectif métropolitain (PSDTC). La planification de la CMM doit permettre à l'ARTM d'évaluer plus globalement les besoins des cinq secteurs de la région et d'**orienter les priorités de financement** des services et des investissements avec l'objectif de guider les organismes publics de transport en commun (OPTC) vers la livraison du service attendu par la population.

Or la CMM révisé actuellement le PMAD pendant que l'ARTM travaille à rendre conforme aux orientations gouvernementales le PSDTC qu'elle avait adopté en 2021, ce plan ayant fait l'objet d'un refus par le gouvernement. L'exercice est presque complété et le plan devrait être soumis au Conseil d'administration de l'ARTM pour approbation au printemps 2024. La CMM doit ensuite approuver le PSDTC de l'ARTM. La mise en œuvre de ce plan et la réalisation effective des projets d'infrastructures proposés sont ensuite conditionnelles à **l'aval du gouvernement du Québec**, le financement des immobilisations en transport collectif relevant essentiellement du gouvernement québécois.

L'Agglomération a révisé son schéma en 2015, mais la Ville de Montréal rendra publique sous peu une version préliminaire de son **Plan d'urbanisme et de mobilité** dans lequel se développe une vision audacieuse du développement du transport collectif à laquelle se greffe une volonté d'intensifier le développement urbain dans les corridors identifiés (Annexe D, Hypothèses d'un réseau de mobilité durable). Cette vision fait l'objet de discussions avec l'ARTM pour un arrimage avec la vision à long terme que cet organisme élabore simultanément pour l'échelle métropolitaine. Dans le cadre de cet exercice, l'Agglomération constate des divergences, notamment entre les corridors ciblés par l'ARTM pour le développement du transport collectif et ceux identifiés par la CMM comme corridors aménagement-transport. L'Agglomération estime qu'une harmonisation plus étroite entre les instances métropolitaines est souhaitable pour un développement intégré et cohérent.

Le Gouvernement du Québec tarde à faire connaître ses nouvelles orientations et les nouvelles mesures qu'il entend mettre de l'avant, ou déléguer, pour revoir le **modèle de financement** afin de pourvoir à la fois au développement des services de transport collectif et à leur fonctionnement dans un contexte de crise budgétaire des opérateurs de transport collectif.

La Caisse de dépôt et de placement s'implique également dans la planification du transport collectif métropolitain, avec les mandats et projets que lui confie directement le gouvernement du Québec. Ce dernier songe également à créer une **nouvelle agence** pour réaliser les projets structurants de

¹¹ Décret 1596-2021, 15 décembre 2021, Loi instaurant un nouveau régime d'aménagement dans les zones inondables des lacs et des cours d'eau, octroyant temporairement aux municipalités des pouvoirs visant à répondre à certains besoins et modifiant diverses dispositions (2021, chapitre 7)

transport collectif.

Considérant ce qui précède, la CMM se doit de demeurer à l'affût des travaux de ses **partenaires métropolitains** et des avancées de leur propre planification. Elle doit prendre acte en temps réel de l'évolution des problématiques et des initiatives en cours sur le territoire dans la préparation du PMADR.

Nonobstant le contexte métropolitain de planification du transport collectif, l'**urgence climatique et la transition écologique** exigent que l'on augmente de manière substantielle l'offre de service du transport collectif sous toutes ses formes dans une perspective notamment de **carbonneutralité**. À titre d'exemple, la ville de Montréal est résolument engagée à réduire ses émissions de gaz à effet de serre pour devenir carboneutre d'ici 2050, incluant la cible intermédiaire de 2030, soit une réduction de 55% des émissions de la collectivité par rapport à 1990. Montréal considère le transport collectif comme un élément clé pour des modes de transport plus durable¹². En somme, l'Agglomération souhaite sensibiliser la CMM afin qu'elle intègre à son document de planification métropolitain des actions s'arrimant aux objectifs de carbonneutralité de ses partenaires.

Le PPPMADR vise une augmentation prononcée de la part modale du transport collectif, passant de 19% en 2018 à 28% en 2050, pour l'ensemble du territoire de la CMM. (Tableau 23). L'Agglomération estime que cette projection est souhaitable pour répondre aux enjeux environnementaux et de mobilité, mais qu'elle apparaît téméraire considérant qu'une période de seulement 26 ans est entrevue pour atteindre cette cible. À la lumière des dernières compressions annoncées par l'ARTM, les cibles partagées de l'ARTM et de la CMM visant à augmenter à 39% la part modale des transport actif et collectif d'ici 2033 et à 50% d'ici 2050 (Tableau 21), seront vraisemblablement **difficiles à atteindre sans investissements massifs** en transport collectif. Pour y parvenir, des projets structurants en transport collectif devront être réalisés en continu et devront être accompagnés de mesures dissuasives à l'utilisation et à la possession de véhicules privés.

Dans ce contexte, l'Agglomération considère que la CMM doit, via le PMAD, expliciter la stratégie permettant de lier la planification proposée en matière de développement du transport collectif à l'atteinte des cibles définies sur les parts modales. À cette fin, l'Agglomération estime que la CMM doit miser plus fortement sur son pouvoir d'influence et de vérification.

Par ailleurs, la CMM demande aux quatre OPTC de la région métropolitaine d'améliorer la performance globale des organisations, l'usage responsable des fonds publics et l'allocation équitable des ressources. L'Agglomération croit plutôt que ce sont les **moyens de financement du transport** collectif actuels déterminés par le gouvernement qui sont **insuffisants** et qu'en conséquence, le message véhiculé par la CMM devrait cibler cet aspect. Cela étant, l'Agglomération offrira son soutien à la STM afin qu'elle puisse répondre aux objectifs de performance de la CMM et du gouvernement, et contribuer résolument aux objectifs ambitieux du plan stratégique de développement de l'ARTM et au prochain PMADR.

L'Agglomération tient à informer la CMM que certains secteurs de son territoire rencontrent déjà tous les critères qui permettent de soutenir le développement du RMTCS (densité de population, densité d'activités, importance des pôles d'emplois, volumes de déplacements, etc.). Dans ce contexte, l'Agglomération souhaite qu'une attention particulière soit portée en priorité au développement des réseaux, surtout dans les **secteurs dont les caractéristiques sont déjà propices** à l'intégration de modes structurants mais qui demeurent dépourvus de ce type d'infrastructures. Des corridors tels que René-Lévesque, Du Parc, Côte-Des-Neiges, Jean-Talon ou encore Sauvé-Côte-Vertu et Henri-Bourassa pourraient notamment bénéficier d'un rehaussement du niveau de service de transport collectif par l'ajout de modes de capacité intermédiaire mieux adaptés aux contextes et aux déplacements de portée urbaine.

¹² Plan climat 2020-2030, Ville de Montréal

De plus, l'Agglomération identifie, de concert avec l'ARTM, des **secteurs prioritaires** pour le développement du RMTCS en lien avec les besoins actuels et le développement futur du territoire. Ceux-ci sont principalement situés dans les quartiers péricentriques, notamment, parmi les principaux, le Grand Sud-Ouest (LaSalle, Lachine), les secteurs du nord-est (Saint-Léonard, Saint-Michel, Anjou, Montréal-Nord, Rivière-des-Prairies, etc.), les secteurs d'Ahuntsic-Cartierville, Saint-Laurent et du Marché central ainsi que Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.

L'Agglomération tient à rappeler que les projets en réalisation (prolongement de la ligne bleue du métro, REM, prolongement du SRB Pie-IX vers la rue Notre-Dame) permettront de répondre seulement en partie aux besoins identifiés. Ainsi, ces nouveaux services ne pourront, à eux seuls, suffire à l'atteinte de l'achalandage et de la part modale du transport collectif souhaités par la CMM dans le PPPMADR. L'Agglomération estime que les **projets structurants électriques du Grand-Sud-Ouest et de l'Est de Montréal**, ainsi que le prolongement de la branche ouest de la **ligne Orange** du métro jusqu'au boulevard Gouin, lequel a déjà fait l'objet d'une fiche d'avant-projet (FAP), doivent être priorités pour leur réalisation. De même, les projets pour lesquels une FAP est en cours de réalisation, telle que le secteur **Namur-Hippodrome**, nécessitent également d'être mis de l'avant. L'Agglomération considère qu'il est essentiel de planifier le développement en continu du RMTCS, plutôt que par séquences, en privilégiant un horizon de planification à long terme et d'accélérer le rythme de réalisation des projets de manière cohérente à l'urgence climatique.

Il serait attendu qu'au tournant de 2030, l'**achalandage des OPTC** revienne au niveau de 2019, et ce, principalement en raison de la croissance démographique. Par conséquent, si des actions concrètes sont prises dès maintenant pour agir directement sur la demande automobile, la part modale du transport collectif pourrait s'accroître aux dépens de celle de l'automobile.

Concernant le positionnement de la CMM relativement à l'impact du **télétravail** sur l'achalandage du transport collectif, l'Agglomération tient à souligner que les données véhiculées par l'ARTM et la STM situent la perte d'achalandage consécutive à la période post-COVID à environ 25 % par rapport à 2019. Le MTMD, l'ARTM et les OPTC ne prévoient un retour graduel à l'achalandage de 2019 que vers 2027, dans le meilleur des cas. Si cela se produit, ce sera surtout en raison de la croissance démographique, et de l'effet de l'entrée en service complète du REM, et vers 2030, des nouvelles stations de la ligne bleue du métro. En revanche, le flot de véhicules automobiles en circulation aux périodes de pointe et durant le reste de la journée, semble être revenu au niveau pré-pandémique. C'est ce que tentait notamment de démontrer l'étude du MTMD pour la RMM de Québec. Le récent Plan stratégique 2023-2027 du Ministère confirme ce constat.

Enfin, une lecture transversale des commentaires effectués pour l'orientation 1 sous le thème de la consolidation des grands pôles économiques, doit s'effectuer concernant la localisation des entreprises à proximité des services de transports collectifs. Tel que mentionné précédemment dans le présent avis, le fait de mettre sur un même pied d'égalité les **pôles économiques** (industriels) de l'ensemble de la CMM fait en sorte qu'il est difficile d'envisager une optimisation de l'utilisation de ces territoires à l'échelle métropolitaine. Une tâche tout aussi délicate revient à la planification des travaux prioritaires en consolidation du réseau pour desservir les pôles d'emplois soulevés par le critère 2.1.2 - Améliorer l'accès aux pôles d'emplois par la mobilité durable.

Toujours en lien avec le critère 2.1.2 - Améliorer l'accès aux pôles d'emplois par la mobilité durable, l'Agglomération est d'avis que le choix du terme « pôles d'emplois » et non du terme « pôles d'activités » est questionnable, surtout en tenant compte de la mesure qui est proposée. Les pôles d'emplois génèrent beaucoup de déplacements en semaine aux heures de pointe, mais les autres types de pôles d'activités (commercial, culturel, etc.) sont aussi d'importants **générateurs de déplacements**. Ces derniers sont, en échange, moins bien desservis en mobilité durable, et donc, dépendants d'un fort taux de motorisation individuel. L'identification des lacunes et des solutions y est tout autant important, tant pour le TC, le transport actif et l'ensemble des autres modes de déplacement durables

qui sont proposés.

Recommandations relatives au transport collectif structurant :

Que la CMM prenne acte de l'évolution des planifications en cours d'élaboration par ses partenaires sur le territoire métropolitain dans la révision du PMADR et veille à une **harmonisation de la vision** de développement du transport collectif avec l'ARTM.

Que la CMM maintienne ses cibles en matière d'accroissement de l'offre de service et de la part modale du transport collectif, mais qu'elle sollicite conséquemment auprès du gouvernement provincial un changement de paradigme en matière de planification et de réalisation de grands projets d'infrastructures de transport collectif visant un **développement massif, rapide et continu du réseau de transport collectif** structurant ainsi qu'en matière de gestion de la demande automobile.

Que le PMADR s'arrime avec le contenu du PSDTC de l'ARTM pour réclamer les **investissements essentiels** à l'atteinte des cibles métropolitaines et gouvernementales en matière de mobilité et d'environnement.

Que le PMADR identifie, de concert avec l'ARTM, les projets de développement du réseau de transport collectif structurant susceptibles de permettre l'atteinte des cibles de parts modales retenues en portant une attention particulière à :

- L'accélération du développement des secteurs urbains stratégiques de planification;
- La desserte des secteurs dont les caractéristiques sont déjà propices à l'implantation de modes structurants;

Que le PMADR établisse une **stratégie contrant la dépendance à l'automobile** par de fortes mesures dissuasives pour les secteurs bien desservis en TC, ciblant l'acquisition de véhicule, le stationnement de ceux-ci, la circulation des véhicules individuels durant les périodes de pointe, une tarification zonale ou horaire, etc.

Que le critère 2.1.2 - Amélioration de l'accès aux pôles d'emploi par la mobilité durable bonifie la demande adressée aux MRC et agglomérations quant à l'**identification des lacunes d'accessibilité** aux pôles d'emplois et pistes de solutions en TC en collaboration avec l'ARTM et les OPTC. La demande devrait inclure notamment :

- L'identification des lacunes et des solutions potentielles d'accessibilité relatives aux autres modes de transports durables et décarbonés;
- Une collaboration plus élargie pour mettre en relation tous autres parties prenantes en mobilité et transports. Le transport collectif n'est pas le seul facteur à prendre en compte, les solutions en mobilité durable à l'échelle métropolitaine reposent sur différentes compétences et la complémentarité de diverses solutions.

Que le PMADR prévoit, au même titre que les pôles d'emplois, **un critère relatif aux pôles d'activités (commercial, culturel, éducation)**. L'identification des lacunes et des solutions y est tout autant important, tant pour le TC, le transport actif et l'ensemble des autres modes de déplacement durables qui sont proposés.

Que l'Agglomération puisse **participer aux réflexions** quant à la sécurité de l'ensemble des déplacements, le transfert modal vers les modes actifs et collectifs pour le transport des personnes ainsi que l'efficacité du transport des marchandises et le partage de la route.

Que le PMADR intègre des **incitatifs non concurrentiels** favorisant l'occupation résidentielle à proximité du Réseau métropolitain de transport collectif structurant.

Que le PMADR assure la **desserte dans grands pôles d'emplois** par le réseau structurant et préconise l'installation d'entreprises à proximité du réseau structurant par des moyens concrets.

➤ Réseau collectif actif

L'Agglomération soutient également l'importance du développement de la mobilité active, dont la marche et l'utilisation du vélo, pour l'aménagement durable du territoire, « *des milieux de vie attractifs, sains, sécuritaires et conviviaux* »¹³. Le PPPMADR reconnaît à juste titre l'importance de revoir la planification des transports à diverses échelles et d'**axer les efforts sur les transports actifs et collectifs**.

L'Agglomération souhaite préciser à la CMM que la complémentarité des modes actifs et collectifs s'accompagne également d'un certain nombre de facteurs qui déterminent leur portée (distance à vol d'oiseau), les motifs de déplacements et les contraintes qui affectent le choix modal. L'organisation interdépendante du transport actif et collectif avec les différentes fonctions urbaines est complexe. Un défi qui n'invalide pas le souhait d'une région plus dense, plus compacte et plus mixte, favorable à une plus grande proximité et aux déplacements actifs. L'Agglomération reconnaît que l'accès à certains équipements et fonctions urbaines dont l'ampleur, le nombre et la nature limitent les possibilités de proximité physique et le recours conséquent aux modes actifs (hôpital, pôle industriel, théâtre, etc.).

L'Agglomération constate que le **Réseau vélo métropolitain (RVM)** qui doit emprunter le réseau de son territoire n'a que très peu progressé en termes de réalisation depuis 2012. Notre territoire accueille déjà un grand nombre de cyclistes sur son réseau cyclable et plusieurs projets structurants de développement ou de mise à niveau devraient se réaliser plus rapidement et être bonifiés à la hauteur des ambitions de la Politique gouvernementale de mobilité durable 2030. Soulignons que pour améliorer ce bilan, la CMM doit chercher avec le gouvernement un moyen de financer en partie la réalisation des composantes de ce réseau dont la priorité serait différente des priorités locales des villes. Soulignons également que le niveau des enveloppes budgétaires annuelles consacrées aux programmes du MTMD ne permet pas de soutenir les visées de la Politique de mobilité durable du gouvernement en matière de transport actif. Actuellement, l'Agglomération est le plus souvent seule à financer les interventions visant à développer le RVM sur son territoire. Néanmoins, l'Agglomération entend poursuivre significativement sa contribution à l'atteinte des objectifs de la CMM.

Bien que le RVM puisse compter sur un réseau local complémentaire, la planification de certains tronçons demeure principalement axée sur les déplacements de loisir. D'un point de vue utilitaire, on constate un manque de convergence ou un manque de lien direct vers les principaux pôles d'emploi de la CMM, dont le centre-ville de Montréal. C'est particulièrement le cas pour le réseau actuel et planifié sur la Rive-Sud. Cela limite quelque peu le potentiel de développement de ce mode pour certains navetteurs qui travaillent sur l'île de Montréal et qui désirent emprunter le RVM.

Le Réseau vélo métropolitain et le plan qui encadre son développement font mention des enjeux qui subsistent pour le franchissement du fleuve Saint-Laurent et de la rivière des Prairies, mais les solutions proposées pour la traversée du fleuve depuis la couronne sud sont cependant insuffisantes ou partiellement disponibles selon les périodes de la journée ou de l'année. Par exemple, seulement 4 traversées sont offertes depuis la couronne sud, et au moins une d'entre elles (Écluse Saint-Lambert / pont Victoria) fait face à des fermetures temporaires fréquentes causées par des infrastructures

¹³ PPPMADR, p.149

inadaptées à la pratique du vélo et le passage de bateau.

Recommandations relatives au réseau collectif actif :

Que les cibles ambitieuses du PPPMADR en matière de part modale du transport actif s'appuient notamment sur un **développement beaucoup plus rapide et beaucoup plus ambitieux du Réseau vélo métropolitain (RVM)** que la CMM avait inclus dans le premier PMAD. Il devrait par exemple favoriser la mise en œuvre du Réseau vélo métropolitain et sa connectivité au réseau de transport collectif structurant selon le contexte, particulièrement dans les corridors plus stratégiques tels les ponts et les tunnels. Le vélo est un bon moyen pour l'utilisateur d'accéder à ce réseau, surtout les gares, stations et terminaux situés en périphérie des secteurs centraux urbains.

Que le PMADR identifie des **mesures concrètes pour accélérer la mise en œuvre du RVM**. La pérennisation des programmes d'aide financière et la bonification des enveloppes budgétaires qui leur sont accordées devraient apparaître comme une mesure phare destinée à soutenir les municipalités dans leurs efforts pour assurer le développement de ce réseau sur leur territoire.

Que le PMADR élargisse les acteurs partenaires cités relativement à l'enjeu des **axes de franchissement du fleuve Saint-Laurent**. Le PPPMADR cite uniquement le MTMD. Cependant, les ponts Jacques-Cartier, Victoria et Samuel-De Champlain ne sont pas sous la juridiction provinciale. Le MTMD n'a donc aucun pouvoir sur l'aménagement de ceux-ci.

Que la CMM cible les interventions en matière de **réseaux cyclables comme étant des projets majeurs d'infrastructures**, et ce, afin de prioriser les investissements nécessaires pour mettre en place rapidement un réseau métropolitain complet (un très grand nombre de cyclistes, distances plus grandes, plus rapides, sécuritaires et efficaces) tout en assurant l'intermodalité avec les autres modes de transport.

➤ Réseau routier métropolitain

Dans le cadre de l'identification des principaux projets d'amélioration du réseau routier métropolitain dans le PPPMADR, l'Agglomération reconnaît l'influence du réseau routier métropolitain sur la compétitivité et le développement économique du Grand Montréal. Actuellement, **l'accessibilité aux pôles d'emplois** génère beaucoup de pression sur le réseau routier métropolitain, particulièrement en semaine aux heures de pointe. De plus, la **qualité des infrastructures de transport** et de la **performance de la logistique urbaine** contribuent à améliorer la compétitivité des entreprises montréalaise. La situation actuelle à ce niveau est préoccupante et des solutions ambitieuses s'imposent.

Sans vouloir remettre en question l'importance accordée à l'accessibilité des pôles d'emplois, l'Agglomération est d'avis que d'**autres types de pôles d'activités** (commercial, culturel, éducation) sont aussi d'importants générateurs de déplacements. Ces derniers sont, en échange, beaucoup moins bien desservis en matière de solutions de mobilité durable, et donc souvent plus dépendants d'un fort taux de motorisation individuel.

Le PPPMADR mise sur l'évolution des pôles d'emplois et l'émergence de nouveaux pôles sur le territoire tout en consolidant le réseau routier pour les desservir. Hormis le centre-ville de Montréal qui est affecté par le télétravail, la majorité des grands pôles d'emploi sont industriels et demeurent très stables depuis les 30 dernières années. L'Agglomération croit prioritairement en la **consolidation des grands pôles** par l'implantation d'une **desserte performante en TC**. Une approche similaire à

l'accessibilité des secteurs résidentiels, soit ne pas considérer uniquement le taux de croissance, mais également le nombre d'emplois actuels.

D'autre part, l'Agglomération rejoint la volonté de la CMM quant à la transition et l'efficacité énergétique des transports de marchandises par une **meilleure modulation des flux logistiques**, tel que soulevé au critère 2.4.4 du PPPMADR. En particulier, l'importance du développement de solutions durables pour le déplacement du dernier kilomètre (pôle de livraison locaux, vélo-cargos, camionnettes électriques, etc.), En effet, des expérimentations en logistique, en transport de marchandises et en mobilité autonome permettent d'innover pour adapter la livraison et la mobilité des personnes au contexte urbain et à la transition écologique. Le PMADR pourrait être plus précis quant à ses demandes formulées aux MRC et agglomérations pour que celles-ci prévoient l'implantation d'une telle logistique.

La complémentarité des réseaux routiers et collectifs dans la région métropolitaine est essentielle pour un partage plus équitable de l'espace public et l'optimisation des infrastructures. Une approche concertée entre le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) et les milieux municipal et supramunicipal doit favoriser une meilleure redistribution de la capacité routière en faveur du transport en commun, le désenclavement des secteurs limitrophes et les moyens de franchissement de ces infrastructures. L'Agglomération est d'avis que les projets majeurs de réfection du réseau routier devront intégrer des mesures fortes en transport collectif et en termes d'atténuations des impacts pendant et après les travaux. Or parmi ces projets inscrits au PQI 2023-2033 du gouvernement on retrouve des projets qui, pour l'Agglomération, doivent faire l'objet d'échanges plus approfondis voir une toute nouvelle approche en matière de gouvernance pour assurer à même ces chantiers de réfection de réseau routier, l'intégration cohérente d'un réseau en transport collectif.

Alors que le Réseau routier métropolitain et le Réseau artériel métropolitain incluent tous les deux les ponts et tunnels donnant accès à l'Agglomération, leur traitement entant que corridors de transports est particulièrement stratégique. Il semble essentiel de rappeler l'importance des orientations priorisant l'implantation des éléments suivants :

- Des mesures préférentielles favorisant la circulation des autobus;
- Des mesures favorisant un réseau cyclable et piétonnier métropolitain;
- Des voies de circulation réservées à l'usage exclusif de certaines catégories de véhicules routiers compatible avec les approches de mobilité durable;
- Des voies de circulation réservées à l'usage des véhicules routiers qui transportent un nombre minimal de personnes (véhicule à occupation multiple).

L'Agglomération aimerait également préciser que la liste des principaux projets d'amélioration du réseau routier métropolitain inscrits au PQI 2023-2033 du gouvernement du Québec, illustré à la page 167 du PPPMADR, réfère également à des projets inscrits au PSD de l'ARTM. Or, ce dernier fait l'objet d'une refonte importante actuellement, le tableau inscrit au PPPMADR risque de ne plus être à jour.

Recommandations relatives au réseau routier métropolitain :

Que la CMM puisse **effectuer des échanges plus approfondis voire d'une toute nouvelle approche en matière de gouvernance en matière de projet routier métropolitain**. Il ne faut plus perpétuer des concepts d'infrastructures autoroutières datant d'une autre époque. La bonification de certains liens autoroutiers doit contrôler la forte demande en transport par automobile individuelle et ne plus favoriser l'étalement urbain qui se transporte au-delà du territoire métropolitain, il y a lieu de se questionner sur la forme que prendrait cette bonification.

À titre d'exemple, lors d'une réfection majeure sur le réseau routier, plusieurs éléments doivent être

revus et bonifiés afin de mieux **intégrer l'infrastructure à son milieu environnant** et de tenir compte des enjeux actuels de mobilité durable. Aucun projet ne devrait être refait à l'identique et toute intervention devrait être l'occasion de **désenclaver** les secteurs limitrophes (ex. : réaménagement de Côte de Liesse), soutenir les projets de requalification urbaine majeur et offrir une meilleure accessibilité en transports actifs et collectifs.

Que le PMADR demande aux MRC et agglomérations de prévoir à leur SAD l'implantation de solutions favorisant une meilleure modulation pour le déplacement du dernier kilomètre, en termes de **logistique urbaine**. L'objectif est d'adapter la livraison et la mobilité des personnes au contexte urbain dans un contexte de transition écologique.

➤ Réseau artériel métropolitain (RAM)

Depuis 2017, l'ARTM a reçu la responsabilité de désigner, parmi les chemins publics sur son territoire, les corridors routiers qui constituent le RAM. Initialement, pour que le RAM puisse bien fonctionner, la CMM devait prévoir l'adoption des normes minimales de gestion ainsi que des normes relatives à l'harmonisation des règles de signalisation et de contrôle de la circulation. Cela ne semble jamais avoir été fait.

Dans un avis transmis le 12 mars 2012 par le ministre des Transports, il a été rappelé que :

« [...] la détermination du RAM, en fonction de l'ensemble des objectifs qui s'y rapportent est essentielle au renforcement des liens entre l'aménagement et les transports sur le territoire métropolitain. »

Il rappelait les objectifs inhérents à l'exercice et précisait que le RAM présenté ne constituait qu'un premier pas vers l'atteinte de ces objectifs. La Loi sur l'ARTM précise certains objectifs dont certains ne sont pas opposables aux villes.

La vision de ce que doit être le RAM semble avoir évolué depuis que l'ARTM en est responsable (2017). Une révision de ce réseau devrait être entreprise prochainement pour l'arrimer aux nouvelles priorités de la CMM et de l'ARTM.

D'autre part, l'Agglomération approuve l'approche de la CMM relative au partage de la route favorisant le **transfert modal** vers les transports actifs ou collectifs, dans une optique de sécurité et de **fluidité de déplacements des personnes et des marchandises** plutôt que des véhicules. C'est d'ailleurs l'approche qu'elle met de l'avant notamment par le biais de son Réseau artériel d'Agglomération. La CMM mentionne que l'aménagement de certains axes du RAM devrait également prévoir que les espaces riverains soient des lieux de vie agréables et diversifiés. L'Agglomération préconise également ce genre d'approche aux abords de ces quartiers résidentiels même si les défis d'harmonisation entre le réseau métropolitain et le réseau artériel de l'Agglomération sont plus grands à cet égard.

Cette harmonisation peut notamment s'attribuer aux responsabilités d'entretien entre les différentes organisations et territoires. Une grande partie du réseau artériel métropolitain (RAM) est située sur le réseau routier artériel de l'Agglomération. En couronne, le réseau est sous la responsabilité du MTMD. Une certaine iniquité subsiste.

Recommandations relatives au réseau artériel métropolitain (RAM) :

Que la CMM voie à la **révision du RAM** avec l'entité responsable (l'ARTM) pour que ce réseau reflète mieux les attentes que l'on place dans cet outil aujourd'hui.

Que la CMM et l'ARTM proposent au gouvernement des moyens de réaliser le **plein potentiel** de ce réseau et qu'elles incitent celui-ci à investir par le biais d'un nouveau programme dans son aménagement pour favoriser la mobilité durable.

Orientation 3 - Un grand Montréal avec un environnement naturel, culturel, paysager et patrimonial protégé et mis en valeur.

➤ **Milieux naturels**

L'Agglomération accueille favorablement l'orientation 3 du PPPMADR et partage sensiblement les mêmes objectifs quant à la protection de la biodiversité et des milieux naturels. Des **efforts** et des **investissements** constants sont requis afin d'améliorer la résilience des milieux aux changements climatiques tout en améliorant la qualité de vie des quartiers.

Comme annoncé le 10 décembre 2022, lors de la 15^e Conférence des Parties (COP15), la CMM adhère aux objectifs des Nations Unies visant et s'engage, à l'instar du gouvernement du Québec, à atteindre l'**objectif de 30 % de milieux naturels protégés dans le grand Montréal en 2030**. Cette cible ambitieuse est reconduite au PPPMADR et l'Agglomération souhaite nuancer l'atteinte de cette cible considérant le contexte fort urbanisé de son territoire. Les milieux naturels restants dans la région du Grand Montréal sont essentiellement situés dans les couronnes Nord et Sud ainsi que certains îlots situés au sein d'une trame très urbanisée.

Pour sa part, le contexte hautement urbanisé de l'Agglomération contraint grandement l'accroissement des superficies de milieux terrestres protégés. La **poursuite de la cible de 10%**, inscrite à son SAD, reflète le potentiel limité de protection du territoire de l'Agglomération. Par conséquent, le PMADR devrait reconnaître le **niveau d'efforts supplémentaires** que devra être prévue à l'extérieur de l'Agglomération pour contribuer à la cible de la CMM.

Concernant les données disponibles en conservation, l'Agglomération est favorable à l'approche de la CMM, cependant une **différence subsiste quant aux catégorisations**. Pour établir un portrait le plus exact possible des milieux naturels protégés, il faut arriver à distinguer les aires protégées des milieux protégés et des **territoires contributifs à la biodiversité**. Une concertation entre la CMM et l'Agglomération est nécessaire.

Concernant les appuis financiers des projets d'**acquisition et de mise en valeur de milieux naturels**, la CMM souhaite, en collaboration avec le Gouvernement du Québec, mettre en place un financement stable et à long terme favorisant l'acquisition de milieux naturels dans le cadre de la TVB du Grand Montréal. Le PPPMADR précise que ces acquisitions devront être réalisées à la juste valeur marchande en fonction de l'usage historique de la propriété. Considérant **les pouvoirs législatifs récents**, la CMM devrait revoir cette modalité de calcul. L'Agglomération souhaite également informer la CMM que ce mode de financement serait tout aussi utile pour des projets de restauration ou de renaturation de milieux naturels.

Malgré les **nouveaux pouvoirs** permettant de régir la protection des milieux naturels sur les terrains privés sans risque d'expropriation déguisée, l'Agglomération préconise tout de même l'acquisition de terrains privés à des fins de conservation des milieux naturels. En effet, l'acquisition publique de ces milieux favorise une meilleure préservation et restauration de ces milieux.

Soulignons également l'actuelle démarche de l'Agglomération relative à l'adoption du **PRMHH** et de son encadrement réglementaire prévu à son SAD comme moyen de mise en œuvre. Parallèlement à cette obligation gouvernementale, le PPPMADR demande aux MRC et agglomérations d'intégrer à leur SAD plusieurs encadrements assujettissant notamment les MHH. Certaines dispositions minimales du PPPMADR risquent d'entrer en conflits ou ne pas s'arrimer aux différentes normes de mise en œuvre des PRMHH adoptés par les MRC (Ex.: Cas du déboisement: 10% ou 3 hectares).

L'Agglomération souhaite également sensibiliser la CMM à l'enjeu d'abattage d'arbres lors d'**opérations de décontamination** de terrain. En effet, des arbres en bon état se retrouvent souvent sur les terrains à décontaminer aux fins de leur redéveloppement. Les exigences de décontamination requièrent généralement l'excavation des sols sur la totalité de la superficie du terrain, entraînant la nécessité d'abattre les arbres qui s'y trouvent.

Néanmoins, l'Agglomération appuie l'importance d'une gestion équitable et efficace du milieu terrestre par zone autant pour les secteurs de grande superficie que les espaces verts résiduels en milieu urbain. Un arrimage précis des données demeure la base fondamentale d'un encadrement cohérent et d'une planification efficace des aires protégées.

Recommandations relatives aux milieux naturels :

Que la CMM intègre les principes des lignes directrices adoptées par l'Agglomération pour **assurer le bon monitoring** des données, indispensable en matière de conservation. La CMM pourra établir ses critères en fonction de ses propres objectifs.

Que la carte 33 – Aires protégées et milieux naturels du Grand Montréal faisant l'objet de mesures de conservation du PPPMADR puissent être ajustés afin d'illustrer spécifiquement les milieux humides d'intérêt identifiés dans les **PRMHH** adoptés ou en voie d'adoption par les MRC et agglomérations.

Que le PMADR uniformise les **techniques d'identification cartographique** de manière à délimiter les mêmes territoires par la CMM et par l'Agglomération. C'est le cas, notamment, des données des relatives aux « bois » qui n'ont pas encore été mises à jour.

Que le PMADR reconnaisse l'initiative de statut de **paysage humanisé de l'ouest de l'Île Bizard projeté**, entré en vigueur le 30 septembre 2021.

Que les critères 3.2.1 et 3.2.3 du PPPMADR relatifs à la **densité d'occupation du sol compatibles avec la conservation des composantes naturelles** d'intérêt excluent d'emblée les milieux naturels des cibles de densité du PMADR, laissant une marge de manœuvre pour analyser les projets. Le SAD de l'Agglomération prévoit déjà cette mesure d'exclusion d'application de la densité sur son territoire lorsqu'il y a présence d'un milieu naturel sur un terrain.

Que le PMADR aborde les enjeux relatifs aux opérations de **décontamination de terrain** et intègre à cet effet un objectif quant à l'**abattage d'arbre** pour exiger leur maintien (phytoremédiation ou par procéder chirurgical).

Que le PMADR **modifie l'exigence relative à la production d'une planification détaillée** pour les milieux naturels d'intérêt métropolitain quant à la condition assurant que toutes interventions soient précédées de l'obtention des **autorisations gouvernementales** applicables. Cette demande de la CMM est complexe et conflictuelle. D'une part, cela revient, en quelque sorte, à mettre l'autorité de la municipalité sous forme d'infériorité à celle du MELCCFP. Il serait plus délicat pour une municipalité de s'opposer à un projet une fois que le ministère se serait montré favorable. D'autre part, certaines activités pourraient être souhaitées par la Ville et l'attente du CA-22 avant de faire l'analyse

d'admissibilité aux règlements d'urbanisme qui risque de générer un ralentissement, voire, une remise en question du CA-22 si des changements significatifs doivent être apportés au projet pour respecter les règlements municipaux. C'est entre autres pour éviter ces conflits que les processus d'autorisations municipaux et environnementaux sont désormais distincts.

➤ Paysages d'intérêt métropolitain et ensembles patrimoniaux

Dans le cadre de la démarche de l'Agglomération effectuée auprès des villes reconstituées et des arrondissements, l'identification des Paysages d'intérêt métropolitain (Carte 36) et des ensembles patrimoniaux de portée métropolitaine (Carte 37) ainsi que les mesures d'encadrement qui devront maintenant être exigées au SAD ont suscité de nombreux questionnements que l'Agglomération souhaite partager avec la CMM. Certaines nuances et des mises à jour¹⁴ seront à prévoir en fonction des réalités terrain suivantes :

Carte 36

- Certains segments du **parcours riverain** pourraient être retirés de la valeur paysagère. Des préoccupations ont été soulevées quant aux obligations réglementaires qui découleront de la désignation de l'axe comme route panoramique.

Carte 37

- L'identification de l'ensemble **Pétrochimie** est questionnable. L'industrie pétrochimique dans l'ensemble de son œuvre traîne une réputation négative. À titre d'exemple, la raffinerie Suncor et sa proximité au milieu de vie la met en première ligne en cas d'accidents industriels majeurs. Cependant, un pacte tacite de cohabitation existe sous un mélange de méfiance et de scepticisme, de confort et de crainte. L'Agglomération émet de grandes réserves quant au niveau d'appartenance et le besoin de mise en valeur de cet ensemble industriel. Le retrait de ce secteur est recommandé.
- Les territoires déclarés (**Mont-Royal** et **Vieux-Montréal**) devraient être identifiés à la carte 37. La Déclaration est un statut que seul le gouvernement provincial peut attribuer à un site patrimonial en vertu de la Loi sur le patrimoine culturel. L'illustration de ces territoires semble totalement pertinente à l'échelle du PMAD.
- Remplacer le nom de l'ensemble N°47 « **Centrale et rapides de Lachine** » par « **Village des Rapides** », par souci de cohérence avec le SAD, le PU et la réglementation locale.

Recommandations liées aux Paysages d'intérêt métropolitain et ensembles patrimoniaux :

Que le PMAD ajuste la cartographie en collaboration avec l'Agglomération pour ne pas induire l'identification de secteurs.

Que la CMM prenne en considération les différents délais de réalisation des inventaires des immeubles présentant une valeur patrimoniale ayant été construits avant 1940 (MCC). Considérant le contexte de l'Agglomération, il n'est pas possible de se conformer uniformément et selon les échéances associées à l'exercice de concordance pour le SAD.

¹⁴ La carte 22 - Composantes du paysage et la carte 23 - Ensembles patrimoniaux de portée métropolitaine du 1er PMAD ont été reconduites (basée sur la documentation transmise) et l'ajout de 4 secteurs d'intérêt patrimonial identifiés en 2014 par la Commission de l'aménagement de la CMM.

3. Conclusion

L'Agglomération réitère son appui aux démarches de révision du premier PMAD entreprises par la CMM. Les consultations menées en parallèle cet automne ont permis d'enrichir le présent avis et permettront d'alimenter les réflexions de la CMM.

Dotée de la plus forte population et du principal moteur économique, culturel et touristique du Québec, l'Agglomération est consciente du lot de bénéfices et de défis avec lesquels composer. La CMM doit reconnaître la particularité de ce territoire qui se distingue grandement en lui offrant une marge de manœuvre appropriée quant aux responsabilités qui lui reviennent.

L'Agglomération insiste sur cinq conditions de succès pour la réussite de la mise en œuvre du PMADR :

- L'**optimisation** de la densification dans un contexte de transition écologique et d'accessibilité en logement;
- La **reconnaissance** et l'identification en amont des **caractéristiques propres à chaque secteur** en ce qui concerne la définition des densités;
- L'importance des **leviers** spécifiques en logement, en transport collectif ainsi qu'en acquisition de milieux naturels et terres agricoles;
- Le **soutien** indispensable du gouvernement du Québec quant à la mise en œuvre des orientations du PMADR;
- La **cohérence** des actions et l'approche concertée en mobilité entre le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) et des milieux municipaux et supramunicipaux.

Il demeure impératif de poursuivre les collaborations et les échanges entre l'Agglomération et la CMM dans l'élaboration du second projet de PMADR, dont l'adoption est prévue à l'automne 2024, l'Agglomération assure son entière collaboration et sa volonté de prendre part à ce document de planification fondamental pour l'ensemble des territoires du Grand Montréal.

ANNEXE A | Exemples concrets d'actions adaptées pour agir sur les discriminations

1) La mobilité durable et inclusive

- Développer les réseaux de transports collectifs dans les zones dites « enclavées », principalement pour les municipalités ayant identifié ces problématiques comme “endémiques” sur leur territoire.
- Les projets structurants doivent favoriser l'accessibilité au transport collectif pour toute personne, quelles que soient ses conditions, avec une attention particulière pour les personnes avec des besoins particuliers.

2) Une alimentation saine pour tous et toutes

- Identifier les zones les plus défavorisées et réduire les déserts alimentaires afin de réduire les inégalités en matière d'accès à une alimentation saine (efforts de déplacement, coûts potentiels pour les personnes ou les familles).
- Développer des initiatives menées *par et pour* les personnes à risque de discrimination et d'exclusion ou en situation de vulnérabilité et supportées par les municipalités, visant à combattre l'insécurité alimentaire vécue par ces différentes populations qui sont impactées de manière disproportionnée.

3) Des logements et un développement urbain accessibles

- En matière d'aménagement, l'inclusion sociale passe notamment par la diversité de l'offre de logements en termes de coût et de catégorisation (un financement adéquat et réaliste du logement social et abordable par les instances gouvernementales est essentiel à l'atteinte de cet objectif).
- À titre d'exemple, la crise du logement accentue les préoccupations familiales provenant des parents, mais également des tout-petits de plus en plus nombreux à vivre cette insécurité.¹⁵
- S'assurer d'avoir des environnements universellement accessibles.

¹⁵ Rivière-des-Prairies - Pointe-aux-Trembles (RDP-PAT) (Commentaires reçus 2023-11-24)

ANNEXE B | Calcul de conversion de la densité brute en densité nette

Considérant que les cibles de densité minimales proposées au PPPMADR s'appliquent sur des terrains et non par secteur, il est nécessaire de travailler avec une densité de construction nette (sans les rues et les autres espaces publics) et pour déterminer le nombre d'étages notamment. En établissant que les rues et autres espaces publics occupent ensemble environ 33 %¹⁶ du territoire, le nombre de logements par hectare brut doit être multiplié par 1,5 pour obtenir le nombre de logements par hectare net. En comparaison, la CMM utilise un ratio de 25% pour les rues et des espaces publics, un pourcentage insuffisant selon l'Agglomération.

Calcul d'application : Densité brute convertie en densité nette par le facteur 1.5

- *ex. : 300 log/ha brute (PPPMADR) x 1,5 = 450 log/ha nette.*

Lorsque la densité en log/ha nette est établie, il faut transposer ce résultat à l'échelle du terrain. Pour ce faire, on multiplie la densité en log/ha nette d'un secteur par la superficie du terrain à l'étude.

*Calcul d'application : Densité nette (450 logements) * Superficie du terrain (ex.: 0,2 hectare)*

- *ex. : 450 log/ha nette x 0,2 ha = 90 logements.*

Pour l'exercice, la superficie de plancher est déterminée théoriquement selon un rapport fictif entre la superficie de l'emprise au sol d'un bâtiment et celle de la superficie totale du terrain. Le taux d'implantation dépendra des paramètres de densité prescrits par la réglementation de zonage. Pour les biens de l'analyse, un taux d'implantation du bâtiment de 40% est utilisé. Celui-ci pourra être modulable selon les diverses configurations des secteurs.

Calcul d'application : Superficie terrain de 0,2 ha x taux d'implantation 0,4 = (Superficie d'un plancher de 800 m² x espace non habitable (0,15))

- *(0,2 x 0,4) x 10 000 (conversion en mètres) = 800 m²*
- *800 - (800 x 0,15) = 680 m²*

Déterminer le nombre de logements par superficie de plancher dépendra de la taille des logements. À Montréal, on observe que la taille moyenne de la superficie nette¹⁷ d'un logement est de 90 m². C'est le chiffre qui sera retenu pour les suites de l'analyse. Cependant, ce chiffre peut être modifié afin de tenir compte des caractéristiques d'un projet ou celles d'un secteur.

Calcul d'application : Superficie d'un plancher / Superficie moyenne d'un logement de (90m²) = nombre de logements par étages

- *680 m² / 90 m² = 7 logements par étages*

Finalement, le nombre d'étages s'obtient par le rapport entre le nombre de logements pour le terrain nécessaire à l'atteinte du seuil de densité résidentiel en logements par hectare et le nombre de logements par étages.

Calcul d'application : Nombre de logements du terrain / nombre de logements par plancher = Nombre d'étages

- *90 / 7 = 12,8 donc 13 étages.*

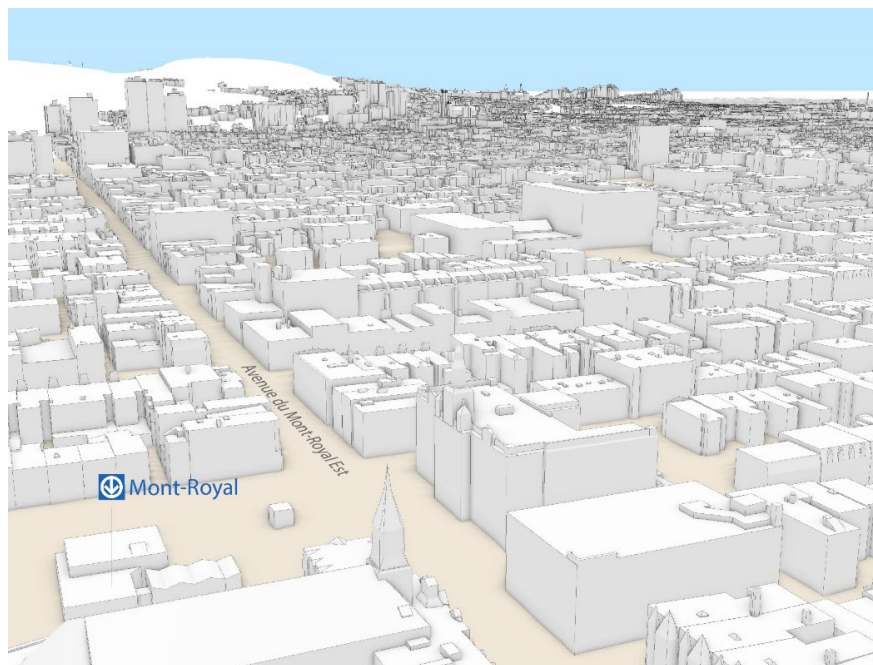
¹⁶ Le pourcentage de 33 % du territoire occupé par les rues et les parcs de même que la superficie moyenne en m² par logement peuvent être modifiés pour tenir compte des caractéristiques locales et avantages recherchés, les règles de conversion doivent être adaptées en conséquence.

¹⁷ Le calcul se rapporte à la superficie nette d'un logement, soit, pour les fins de cet exercice, une superficie qui exclut les colonnes de soutien de l'immeuble, les puits de ventilation, de plomberie ou d'électricité, le sous-sol et le garage et toute autre partie commune qui traverse une partie privative.

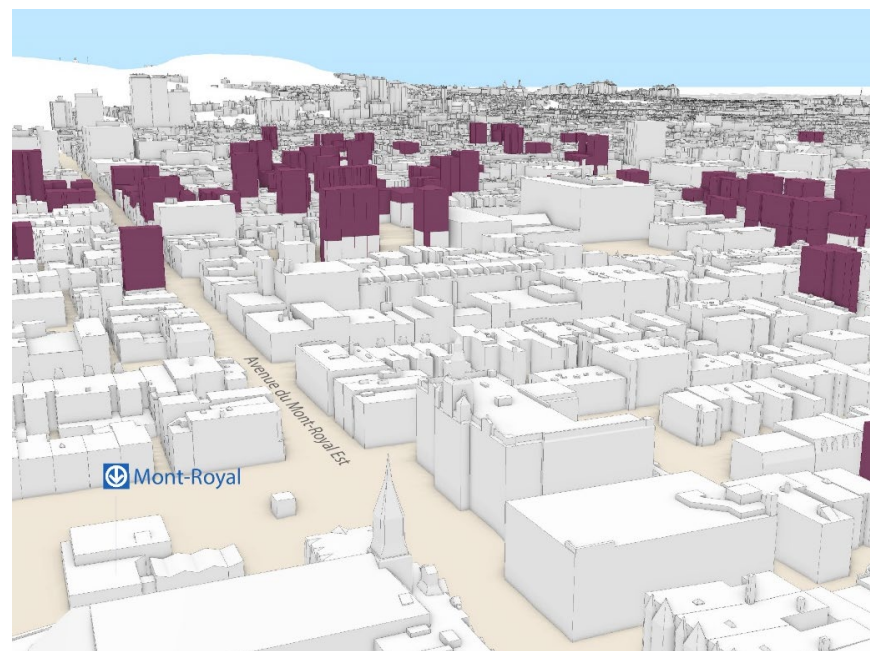
ANNEXE C | Modélisations

PIAT métro Mont-Royal

Exigences proposées au PMADR (300 unités / ha)



Maquette numérique territoriale, Division de la Géomatique, Ville de Montréal, avril 2016



Représentation de la densité de 300 log./ha brute / Inventaire des terrains pouvant être redéveloppés ou requalifiés, Enclume 2020, données reçues de la CMM en 2023

Avis de l'agglomération de Montréal sur le Premier projet de PMAD révisé de la
Communauté métropolitaine de Montréal | Mars 2024

Annexe C | Modélisations (suite)

Secteur en planification de Bridge-Bonaventure

Bassin Wellington Comparaison entre la densité proposée au PDMV et celle du PMAD
Légende

■ Volumétrie supplémentaire requise pour atteindre une densité brute de 300 log./ha



Annexe C | Modélisations (suite)

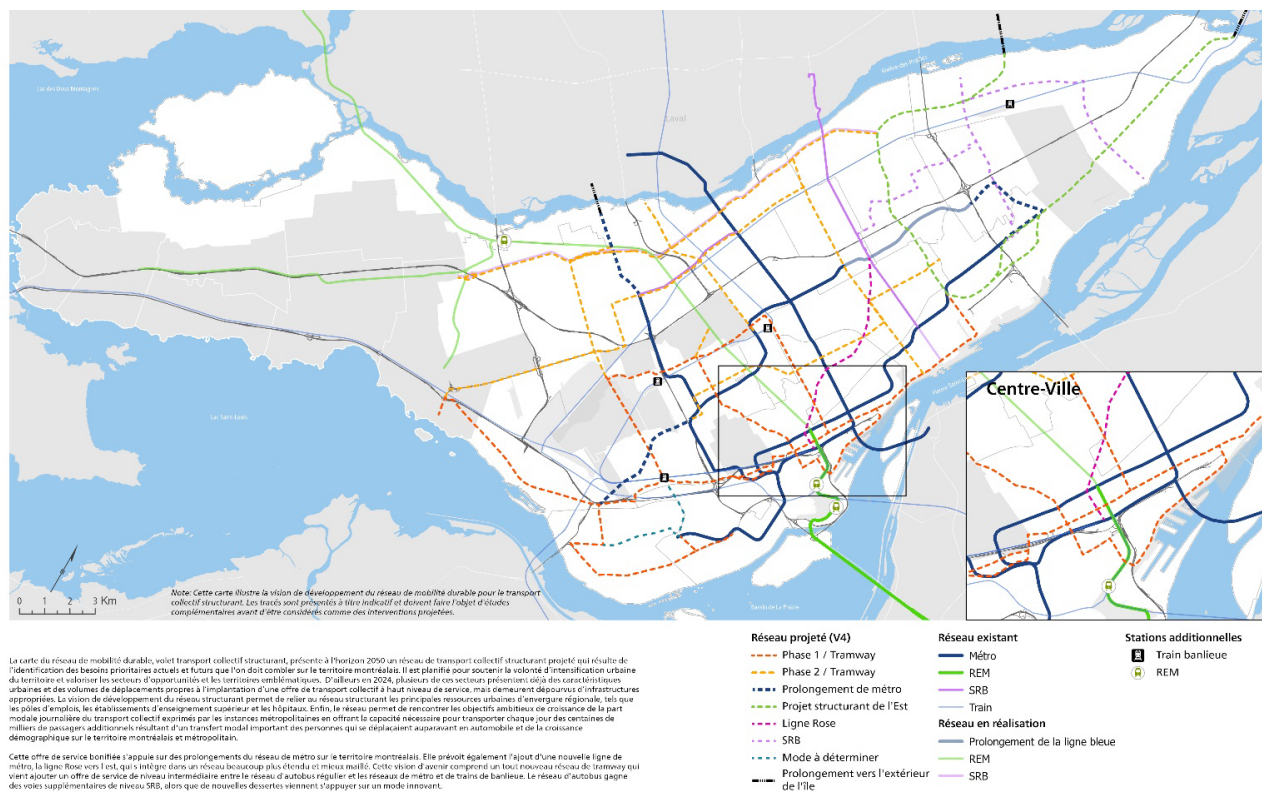
Secteur en planification de Bridge-Bonaventure

Impacts substantiels du rehaussement des hauteurs (plus de 65 m) sur les vues exceptionnelles

■ Cônes de vue exceptionnels protégés au PUM à partir du belvédère Kondiaronk



ANNEXE D | Hypothèses d'un réseau de mobilité durable montréalais



Avis de l'agglomération de Montréal sur le Premier projet de PMAD révisé de la Communauté métropolitaine de Montréal | Mars 2024